Kunsill
tal-Unjoni Ewropea

Brussell, 14 ta' Frar 2019
(OR. en)

6459/19

TRANS 114

NOTA TA' TRASMISSJONI

minn:	Segretarju Ġenerali tal-Kummissjoni Ewropea, iffirmat mis-Sur Jordi AYET PUIGARNAU, Direttur
data meta waslet:	6 ta' Frar 2019
lil:	Is-Sur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Nru dok. Cion:	COM(2019) 51 final
Suġġett:	RAPPORT TAL-KUMMISSJONI LILL-PARLAMENT EWROPEW U LILL-KUNSILL **Is-sitt rapport dwar il-monitoraġġ tal-iżvilupp ferrovjarju**

Id-delegazzjonijiet għandhom isibu mehmuż id-dokument COM(2019) 51 final.

Mehmuż: COM(2019) 51 final

IL-KUMMISSJONI
EWROPEA

Brussell, 6.2.2019
COM(2019) 51 final

RAPPORT TAL-KUMMISSJONI LILL-PARLAMENT EWROPEW U LILL-KUNSILL

Is-sitt rapport dwar il-monitoraġġ tal-iżvilupp ferrovjarju

{SWD(2019) 13 final}

MT MT

RAPPORT MILL-KUMMISSJONI LILL-PARLAMENT EWROPEW U LILL-KUNSILL

Is-sitt rapport dwar il-monitoraġġ tal-iżvilupp tas-suq ferrovjarju skont l-Artikolu 15(4) tad-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill

1. Introduzzjoni

Is-settur ferrovjarju[1] jagħmel kontribuzzjoni sostanzjali għall-ekonomija tal-UE, u jimpjega aktar minn miljun ruħ direttament (impriżi ferrovjarji, maniġers tal-infrastruttura). Il-ferroviji Ewropej jittrasportaw madwar 1.6 biljun tunnellata ta' merkanzija u 9 biljun passiġġier fis-sena. It-trasport ferrovjarju huwa kritiku għall-istrateġija tal-UE għal settur tat-trasport aktar sostenibbli, għall-koeżjoni ekonomika u soċjali u għall-konnettività tal-Ewropej fi ħdan u bejn l-Istati Membri.

Dan ir-rapport huwa s-sitt edizzjoni tar-rapport dwar il-monitoraġġ tas-suq ferrovjarju ppreżentat mill-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill skont l-Artikolu 15(4) tad-Direttiva 2012/34/UE[2]. L-iskop ta' dan ir-rapport huwa li jipprovdi ħarsa ġenerali lejn l-iżviluppi ewlenin fis-swieq ferrovjarji fil-kuntest tal-objettivi tal-politika tas-suq ferrovjarju tal-UE[3]. Ikopri firxa wiesgħa ta' temi bħall-evoluzzjoni tas-suq intern fis-servizzi ferrovjarji, l-infrastruttura u s-servizzi disponibbli għall-impriżi ferrovjarji, il-kundizzjonijiet qafas (inklużi l-imposti[4]), l-istat tan-netwerk, l-użu tad-drittijiet ta' aċċess u l-ostakoli għal servizzi ferrovjarji aktar effettivi. Analiżi sħiħa hija inkluża fid-dokument ta' ħidma tal-persunal mehmuż.

Dan huwa l-ewwel rapport li juża l-kwestjonarju ta' rapportar stabbilit fir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2015/1100 dwar il-monitoraġġ tas-suq ferrovjarju[5] (minn hawn 'il quddiem "ir-Regolament RMMS"). Ir-Regolament RMMS, li ilu japplika mill-1 ta' Jannar 2016, għandu gradwalment iwassal għal sett ta' *data* aktar konsistenti u koerenti b'perjodu tranżitorju, li jintemm mas-sena ta' rapportar tal-2016.

Minbarra d-*data* dwar l-RMMS sottomessa mill-Istati Membri u min-Norveġja, dan ir-rapport huwa bbażat ukoll fuq kontribuzzjonijiet mill-Ktejjeb tal-Istatistika "EU transport in figures"[6], rapporti mill-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji[7], il-Eurostat[8],

1 F'dan ir-rapport, 'settur ferrovjarju' jirreferi għall-impriżi ferrovjarji u għall-maniġers tal-infrastruttura ferrovjarja.

2 Id-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Novembru 2012 li tistabbilixxi żona ferrovjarja unika Ewropea, ĠU L 343, 14.12.2012, p. 32.

3 In-Norveġja tipparteċipa fl-RMMS, iżda d-*data* għan-Norveġja mhijiex inkluża fit-totali u fil-medji tal-UE. Minbarra r-rapport dwar is-suq ferrovjarju, l-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji tippubblika rapporti annwali dwar is-sikurezza kif ukoll rapporti biennali dwar il-prestazzjoni tal-ferroviji f'dak li għandu x'jaqsam mal-interoperabbiltà.

4 Minħabba l-varjetà wiesgħa ta' servizzi offruti mhuwiex possibbli li jsir monitoraġġ komprensiv tal-prezzijiet tat-trasport bil-ferroviji għall-klijenti.

5 Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2015/1100 tas-7 ta' Lulju 2015 dwar l-obbligi ta' rapportar tal-Istati Membri fil-qafas tal-monitoraġġ tas-suq ferrovjarju, ĠU L 181, 9.7.2015, p. 1.

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

7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

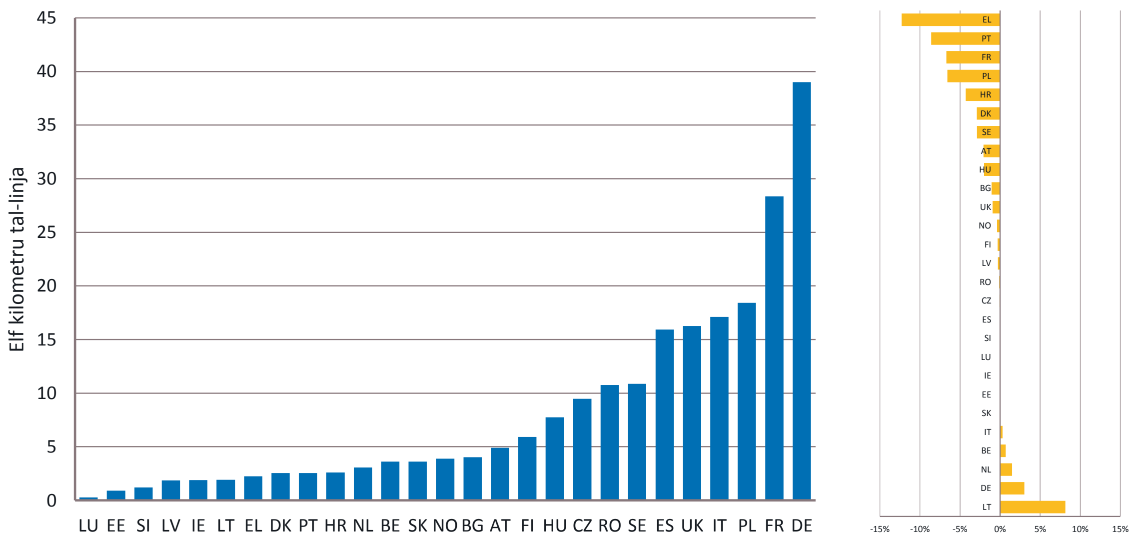
8 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database

statistika miġbura minn diversi organizzazzjonijiet settorjali kif ukoll preżentazzjonijiet u studji.

2. Netwerk ferrovjarju tal-UE

It-**tul totali tan-netwerk ferrovjarju tal-UE**[9] fl-2016 kien ta' madwar 221 000 kilometru ta' linji (1.6 % inqas mill-2011). Id-**densità tan-netwerks ferrovjarji nazzjonali** tirrifletti l-karatteristiċi ġeografiċi differenti tal-pajjiżi, bil-pajjiżi Nordiċi u Baltiċi bl-aktar densitajiet baxxi ta' netwerks ferrovjarji relattivi għall-erja tal-art u bl-ogħla relattivi għall-popolazzjoni. Madwar 54 % tan-netwerk tal-UE ġie elettrifikat fl-2016, b'żieda ta' 2 097 km addizzjonali ta' rotot elettrifikati mill-2011 (+1.7 %). In-**netwerk ta' veloċità għolja** tal-UE kien ilaħħaq aktar minn 8 400 kilometru ta' linji sal-aħħar tal-2017, u t-tul tiegħu kiber b'aktar mid-doppju mill-2003.

Figura 1: Tul tan-netwerks nazzjonali fl-2016 u t-tibdil relattiv, 2011-2016



Sors: Ktejjeb tal-istatistika, 2018. Infill data minn diversi sorsi oħra.

3. Servizzi għal impriżi ferrovjarji

L-immappjar tal-faċilitajiet tas-servizzi kien u għadu ta' sfida minħabba l-varjabilità fis-servizzi pprovduti u l-għadd kbir ta' operaturi differenti ta' daqsijiet varji.

Skont id-*data* disponibbli dwar l-RMMS[10], fl-2016 kien hemm:

- 31 000 stazzjon tal-passiġġieri;
- 2 358 terminal tal-merkanzija;
- 452 stazzjon tat-tqassim (marshalling yard);
- 1 667 faċilità ta' manutenzjoni;
- 702 faċilità marittima u portwali; u

9 Inkluża n-Norveġja.

10 *Data* mhux kompluta b'lakuni u definizzjonijiet differenti applikati. Id-*data* tinkludi lin-Norveġja.

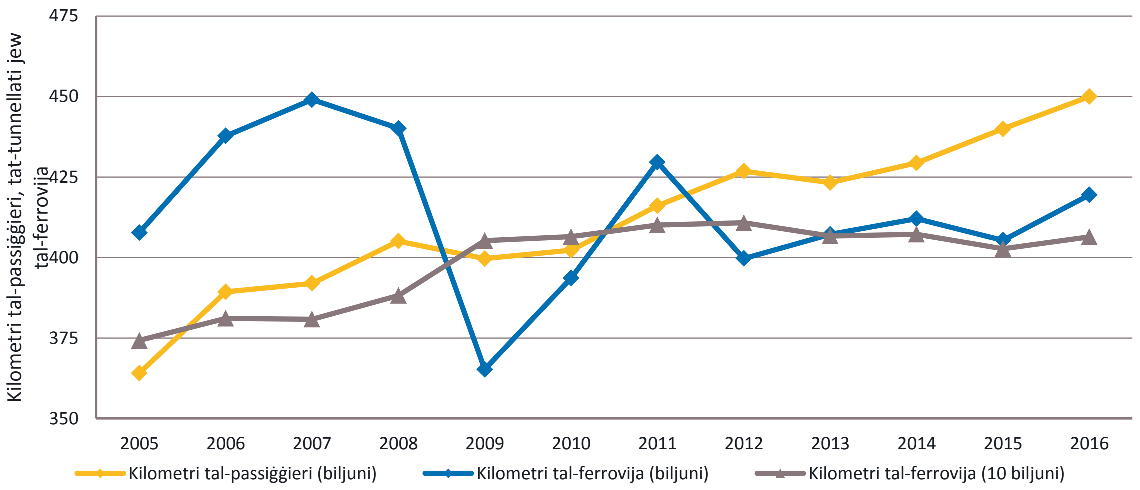
– 954 faċilità ta’ riforniment ta’ fjuwil.

Il-Kummissjoni qed taħdem fuq l-implimentazzjoni tar-Regolament (UE) 2017/2177 dwar l-aċċess għal faċilitajiet ta’ servizz[11], fuq portal tal-faċilitajiet ferrovjarji tal-UE biex dawn jiġu mmappjati u fuq l-implimentazzjoni aħjar tar-Regolament RMMS għall-monitoraġġ tagħhom.

4. Evoluzzjoni tas-servizzi ferrovjarji

It-total ta’ kilometri tal-ferroviji tal-UE, li jinkludi kemm il-moviment tal-passiġġieri kif ukoll tal-merkanzija bil-ferrovija, baqa’ stabbli bejn l-2009 u l-2016. It-traffiku tal-passiġġieri bil-ferrovija kompla jikber b’1.7 % fis-sena. B’kuntrast, it-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija bata biex jirkupra mit-tnaqqis sinifikanti fil-volumi esperjenzat fl-2009, l-aktar punt baxx tal-kriżi ekonomika. Żieda fl-2011 kienet segwita minn irkupru kajman mill-2012[12].

Figura 2: Volumi ta’ passiġġieri u ta’ merkanzija, 2005-2016



Sors: RMMS, 2018. Infill data minn diversi sorsi oħra u stimi.

It-trasport bil-ferroviji għandu l-potenzjal li jkollu rwol sinifikanti fl-aċċellerazzjoni tat-tnaqqis fl-emissjonijiet marbuta mat-trasport. Il-ferroviji jirrappreżentaw biss 2 % tal-konsum tal-enerġija totali tal-UE fit-trasport, filwaqt li ttrasportaw 11.2 % tal-merkanzija u 6.6 % tal-passiġġieri mill-modi kollha ta’ trasport fl-2016. Huma wkoll l-uniku mod ta’ trasport bi tnaqqis kważi kontinwu fl-emissjonijiet tas-CO_2 sa mill-1990: sal-2016, kienu jirrappreżentaw biss 0.5 % tal-emissjonijiet tas-CO_2 mill-modi kollha ta’ trasport[13].

Traffiku tal-passiġġieri

Sal-2016, il-volumi tat-traffiku tal-passiġġieri tal-UE kienu laħqu l-450 biljun kilometru tal-passiġġieri minn madwar 6 triljun kilometru tal-passiġġieri tat-trasport kollu fuq l-art.

---

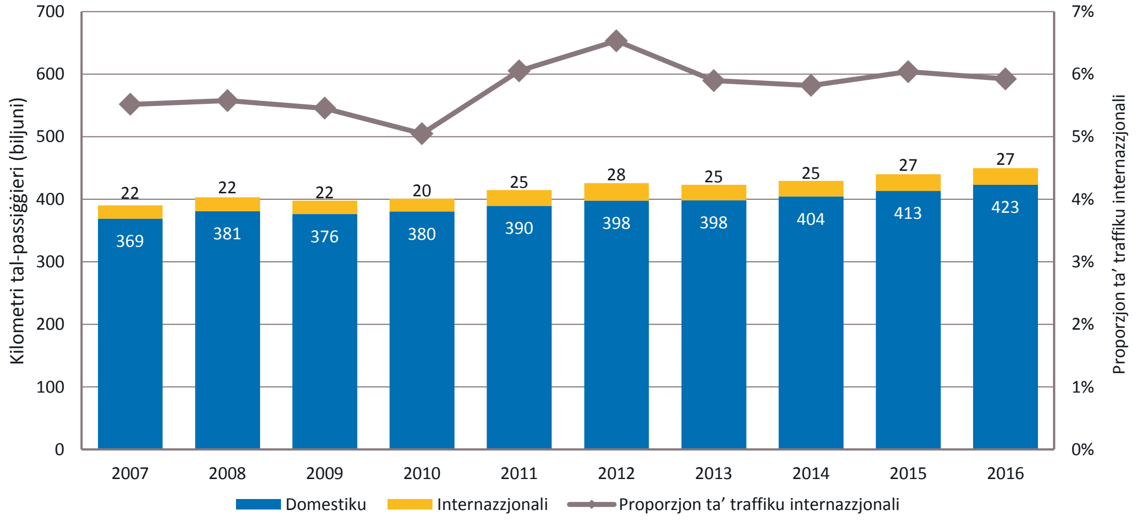
11 Ir-Regolament ta’ Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2017/2177 tat-22 ta' Novembru 2017 dwar l-aċċess għall-faċilitajiet ta' servizz u għas-servizzi relatati mal-ferroviji, ĠU L 307, 23.11.2017, p. 1–13.

12 Id-*data* dwar il-volumi rapportata fil-kwestjonarju annwali dwar l-RMMS tista’ tvarja minn dik rapportata mill-Eurostat, minħabba l-kamp ta’ applikazzjoni differenti, il-probabbiltà ta’ għadd doppju tal-volumi ta’ tranżitu u aġġustamenti (stimi u integrazzjoni minn sorsi oħra).

13 Esklużi emissjonijiet indiretti mill-konsum tal-elettriku.

It-traffiku tal-passiġġieri bil-ferrovija huwa fil-biċċa l-kbira tiegħu domestiku, b’6 % biss jaqsmu l-fruntieri fl-2016.

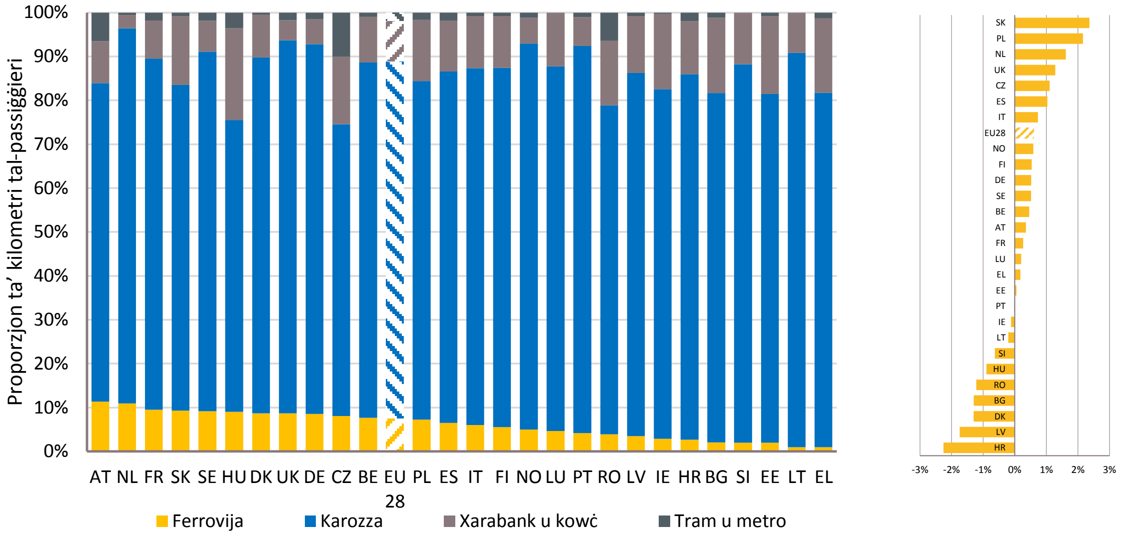
Figura 3: Evoluzzjoni tal-volumi tat-traffiku tal-passiġġieri bil-ferrovija, 2007-2016



Sors: RMMS, 2018. Infill data minn diversi sorsi oħra u stimi.

Il-propensità medja għall-ivvjaġġar fl-UE żdiedet minn 830 kilometru tal-passiġġieri għal kull abitant fl-2011 għal 882 fl-2016 (+1.2 % fis-sena). Filwaqt li s-**sehem modali** tal-karozzi tal-passiġġieri mit-**trasport fuq l-art** baqa’ ta’ aktar minn 80 %, is-sehem tat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija żdied minn 7.0 % għal 7.6 % bejn l-2007 u l-2016.

Figura 4: Distribuzzjoni modali tat-trasport tal-passiġġieri fuq l-art skont il-pajjiż fl-2016 u t-tibdil fis-sehem tat-trasport bil-ferrovija 2011-2016



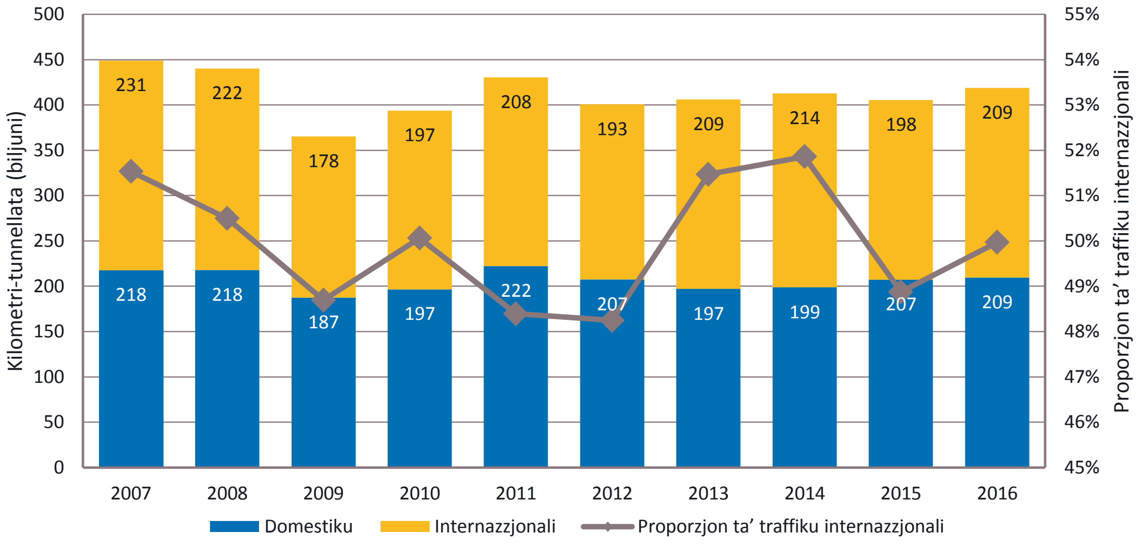
Sors: Eurostat u l-ktejjeb tal-istatistika, 2018. Data tal-2011 għall-UE27.

Traffiku tal-merkanzija

Sal-2016, il-volumi tat-traffiku tal-merkanzija tal-UE laħqu l-419-il biljun kilometri-tunnellata mit-2.5 triljun tat-trasport kollu fuq l-art. Madwar nofs it-trasport totali tal-

merkanzija bil-ferrovija huwa transfruntier. Dan jagħti lit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija dimensjoni Ewropea b'saħħitha, u jagħmlu saħansitra aktar sensittiv għal nuqqas ta' interoperabbiltà u ta' kooperazzjoni bejn in-netwerks ferrovjarji nazzjonali li jista' jaffettwa l-kompetittività tiegħu.

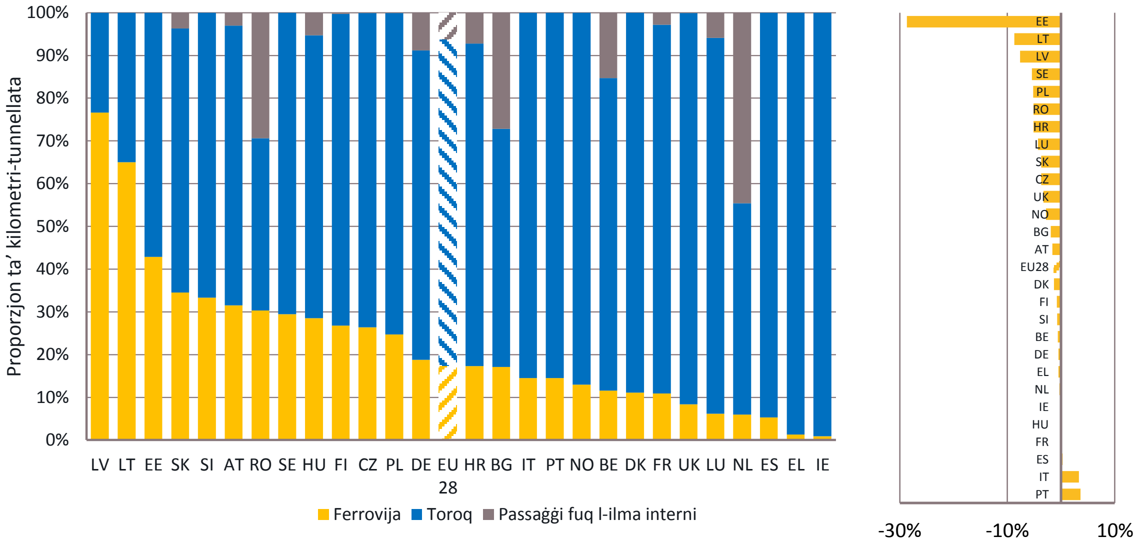
Figura 5: Evoluzzjoni tal-volumi tat-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija, 2007-2016



Sors: RMMS, 2018. Infill data minn diversi sorsi oħra u stimi.

Fir-rigward tas-sehem modali, mill-ogħla sehem fl-2011 (19 %), is-sehem tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mit-trasport fuq l-art tal-UE naqas, għalkemm irnexxielu jibqa' ta' madwar 17 % fl-2016, filwaqt li s-sehem tat-trasport bit-triq żdied minn 75 % għal 76 %.

Figura 6: Distribuzzjoni modali tat-trasport tal-merkanzija fuq l-art skont il-pajjiż fl-2016 u t-tibdil fis-sehem tat-trasport bil-ferrovija 2011-2016



Sors: Eurostat.

5. Evoluzzjoni tal-kundizzjonijiet qafas fis-settur ferrovjarju

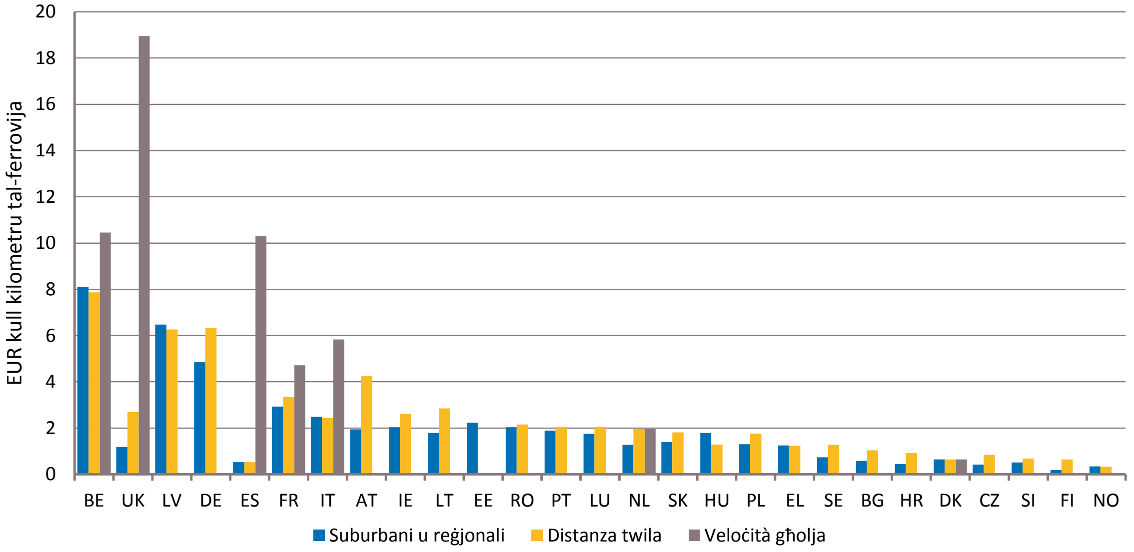
5.1. Imposti infrastrutturali

Fil-maġġoranza tal-pajjiżi, it-tariffi ta' aċċess għal-linji ferrovjarji kienu jirrappreżentaw aktar minn 80 % tad-dħul tal-maniġers tal-infrastruttura mit-tariffi, kemm għall-ferroviji tal-passiġġieri kif ukoll għall-ferroviji tal-merkanzija.

It-tariffi ta' aċċess għal-linji ferrovjarji ta' veloċità għolja (esklużi mark-ups) huma ogħla mit-tariffi l-oħra tal-passiġġieri, bil-massimu jintlaħaq fir-Renju Unit (EUR 19 għal kull kilometru tal-ferrovija fl-2016).

Fil-maġġoranza tal-pajjiżi t-tariffi ta' aċċess għall-ferroviji konvenzjonali tal-passiġġieri li jivvjaġġaw fuq distanzi twal (esklużi mark-ups) kienu inqas minn EUR 3 għal kull kilometru tal-ferrovija.

Figura 7: Tariffi ta' aċċess (esklużi mark-ups): ferroviji tal-passiġġieri skont it-tip u skont il-pajjiż, 2016

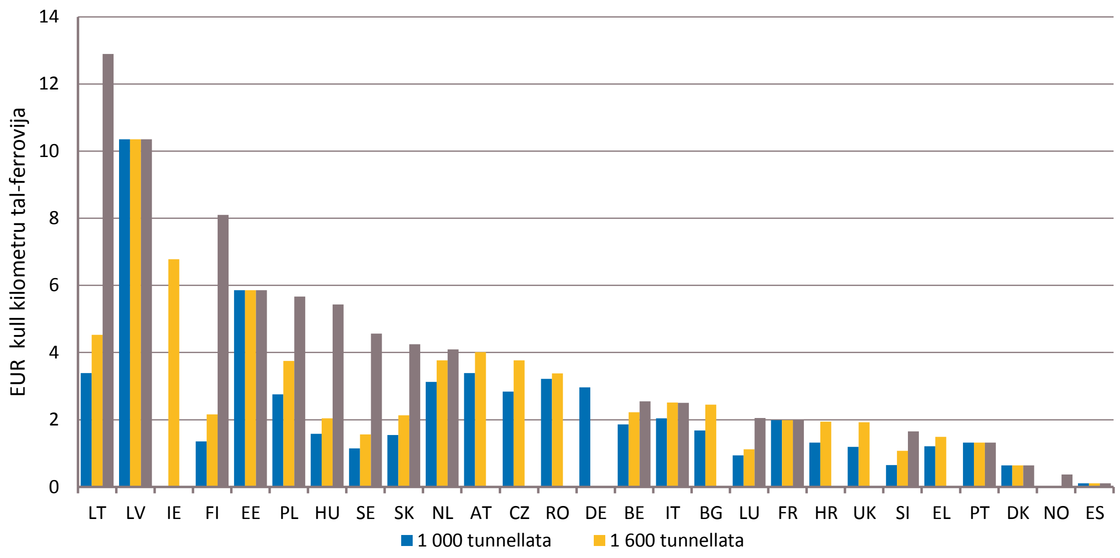


Sors: RMMS, 2018. Id-data għal DE tinkludi mark-ups.

L-imposti fuq il-merkanzija (esklużi mark-ups) huma mmonitorjati għal tliet tunnellaġġi gross massimi differenti (1 000, 1 600, u 6 000). Ħames Stati Membri (il-Latvja, l-Estonja, Franza, il-Portugall u d-Danimarka) japplikaw imposta fissa għal kull kilometru tal-ferrovija. Fil-maġġoranza tal-Istati Membri l-oħra, it-tariffi ta' aċċess jiżdiedu skont id-daqs tal-ferrovija, għalkemm mhux neċessarjament pro rata skont it-tunnellaġġ.

Meta wieħed iħares lejn il-livelli tal-imposti bejn l-2013 u l-2016 (fejn disponibbli), ma hemmx tendenza ċara 'l fuq jew 'l isfel għall-ferroviji tal-passiġġieri u għal dawk tal-merkanzija.

Figura 8: Tariffi ta’ aċċess (esklużi mark-ups): ferroviji tal-merkanzija skont it-tip u skont il-pajjiż, 2016

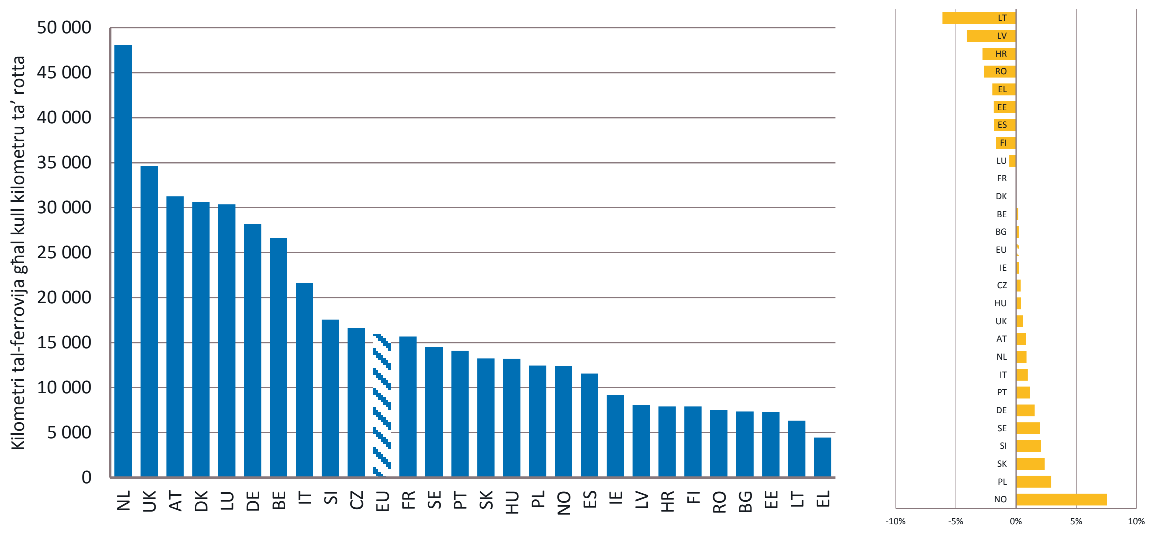


Sors: RMMS, 2018. Għal DE: id-distribuzzjoni skont it-tip ta’ ferrovija mhijiex disponibbli, iċ-ċifra hawnhekk tinkludi mark-ups.

5.2. Allokazzjoni tal-kapaċità, limitazzjonijiet tal-infrastruttura u ostakoli għal servizzi ferrovjarji aktar effettivi

L-aktar netwerks użati b’mod intensiv huma dawk tal-majjistral tal-Ewropa, fosthom in-Netherlands (li fl-2016 kien jopera kważi 50 000 kilometru tal-ferrovija għal kull kilometru ta’ rotta) u r-Renju Unit, l-Awstrija, id-Danimarka, il-Lussemburgu, il-Ġermanja u l-Belġju, fejn ir-rati ta’ użu tan-netwerk kienu ta’ madwar 70 % ogħla mill-medja tal-UE.

Figura 9: Użu tan-netwerk fl-2016 u r-rata ta’ tkabbir medja komposta, 2011-2016



Sors: RMMS, 2018 u l-Ktejjeb tal-istatistika, 2018

Il-konġestjoni tenfasizza l-eżistenza ta’ limitazzjonijiet infrastrutturali; dan jimpedixxi t-traffiku potenzjali kollu milli jivvjaġġa fuq in-netwerk. It-tul totali tal-binarji ddikjarati

konġestjonati (inkluża n-Norveġja) qed jiżdied u laħaq kważi t-3 000 km fl-2016, inkluż 1 000 km ta' kurituri ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija; 40 % tal-binarji konġestjonati totali jinsab fir-Renju Unit. Hemm ukoll konġestjoni konsiderevoli fil-Ġermanja, fl-Italja u fir-Rumanija, li kollha ddikjaraw aktar minn 100 km ta' binarji bħala konġestjonati.

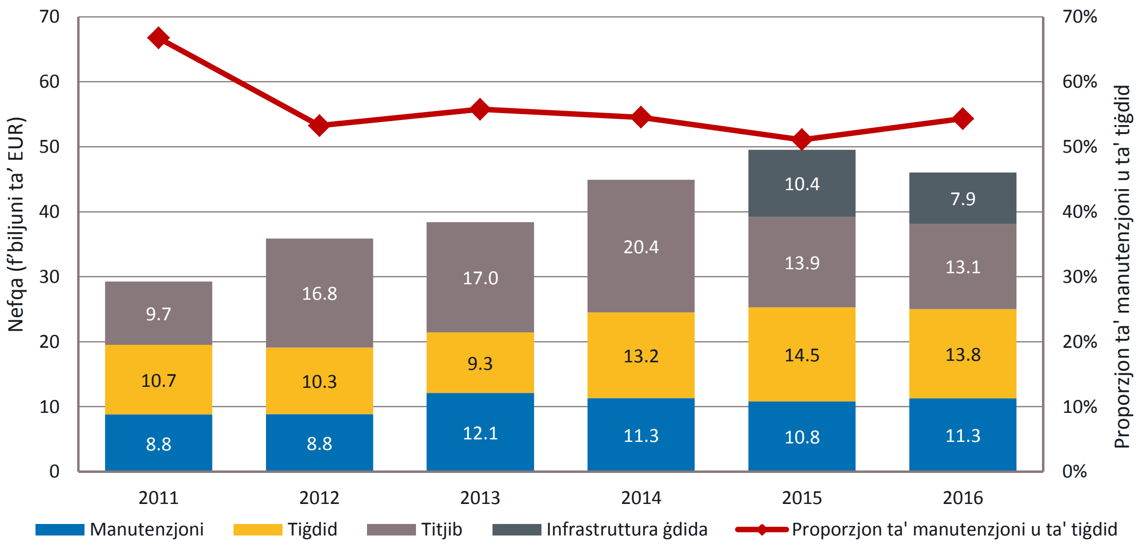
Is-servizzi li l-Istati Membri jagħtu l-aktar prijorità huma dawk provduti taħt l-obbligu ta' servizz pubbliku (OSP), l-ewwel prijorità fi 11-il Stat Membru, segwiti mis-servizzi tal-passiġġieri u tal-merkanzija internazzjonali.

Il-limitazzjonijiet infrastrutturali operazzjonali jistgħu jillimitaw ukoll it-trasport bil-ferrovija u jirrappreżentaw ostaklu għal servizzi ferrovjarji aktar effettivi. B'mod partikolari l-inkompatibilità tas-sistemi ta' legat ta' kontroll tal-ferroviji nazzjonali tikkostitwixxi ostaklu sinifikanti għall-interoperabbiltà. Għalhekk l-Unjoni introduċiet sistema Ewropea komuni ta' sinjalazzjoni — is-Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku Ferrovjarju (ERTMS). Skont il-Pjan Ewropew għall-Varar tal-ERTMS[14] il-ġdid, madwar 30-40 % tal-kurituri tan-netwerk ewlenin għandhom ikunu mgħammra bl-ERTMS sal-2023 (15 672 km): terz minnhom biss huma attwalment operattivi, u għalhekk għad fadal ħafna xi jsir fis-snin li ġejjin.

5.3. Nefqa fuq l-infrastruttura u l-finanzjament tagħha

In-nefqa fuq l-infrastruttura totali tal-UE żdiedet minn EUR 29 biljun fl-2011 għal EUR 50 biljun fl-2015, u waqgħet b'EUR 3.5 biljun fl-2016[15].

Figura 10: Nefqa fuq l-infrastruttura u l-proporzjon fuq il-manutenzjoni u t-tiġdid, 2011-2016



Sors: RMMS, 2018.

L-UE tista' tikkofinanzja jew tappoġġja proġetti ta' investiment ferrovjarju permezz tal-Fond ta' Koeżjoni, tal-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali, tal-Faċilità Nikkollegaw

---

14 Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2017/6 tal-5 ta' Jannar 2017 dwar il-pjan Ewropew ta' mobilitazzjoni għas-Sistema Ewropea tal-Ġestjoni tat-Traffiku Ferrovjarju, ĠU L 3, 6.1.2017, p. 6–28.

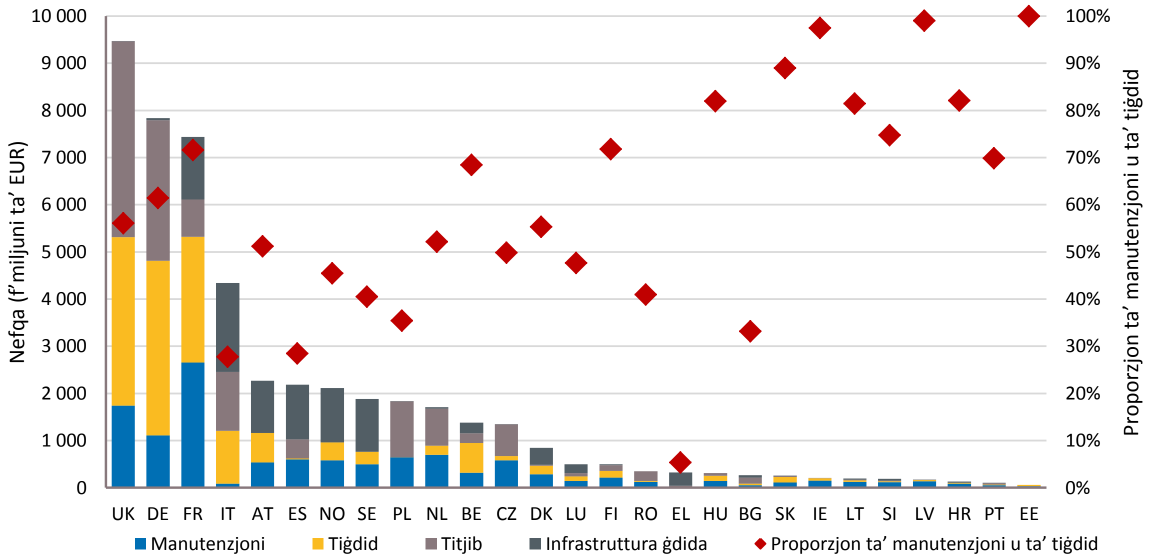
15 Eskluża n-Norveġja.

l-Ewropa, tal-Bank Ewropew tal-Investiment u tal-Fond Ewropew għall-Investimenti Strateġiċi. Ġew allokati aktar minn EUR 33 biljun f'għotjiet għal investimenti ferrovjarji taħt il-qafas finanzjarju attwali tal-UE (2014-2020).

Il-manutenzjoni u t-tiġdid tan-netwerk eżistenti biex tittejjeb is-sikurezza u l-prestazzjoni operattiva u jiġi żgurat servizz affidabbli huma sfida ewlenija għall-maniġers tal-infrastruttura — b'mod partikolari minħabba ż-żieda fit-traffiku u l-miri ta' prestazzjoni esiġenti miftiehma bejn l-awtoritajiet nazzjonali u l-operaturi.

Fl-2016, in-nefqa totali rappurtata fuq il-manutenzjoni u t-tiġdid kienet tlaħħaq is-EUR 26 biljun[16]. Il-proporzjon tan-nefqa fuq il-manutenzjoni u t-tiġdid kien ta' 54 % tat-total, iżda kien ivarja bejn il-pajjiżi, bil-pajjiżi tal-Ewropa Ċentrali u tal-Lvant jonfqu proporzjon sostanzjali fuq il-manutenzjoni u t-tiġdid tal-linji.

Figura 11: Nefqa fuq l-infrastruttura u l-proporzjon fuq il-manutenzjoni u t-tiġdid skont il-pajjiż, 2016

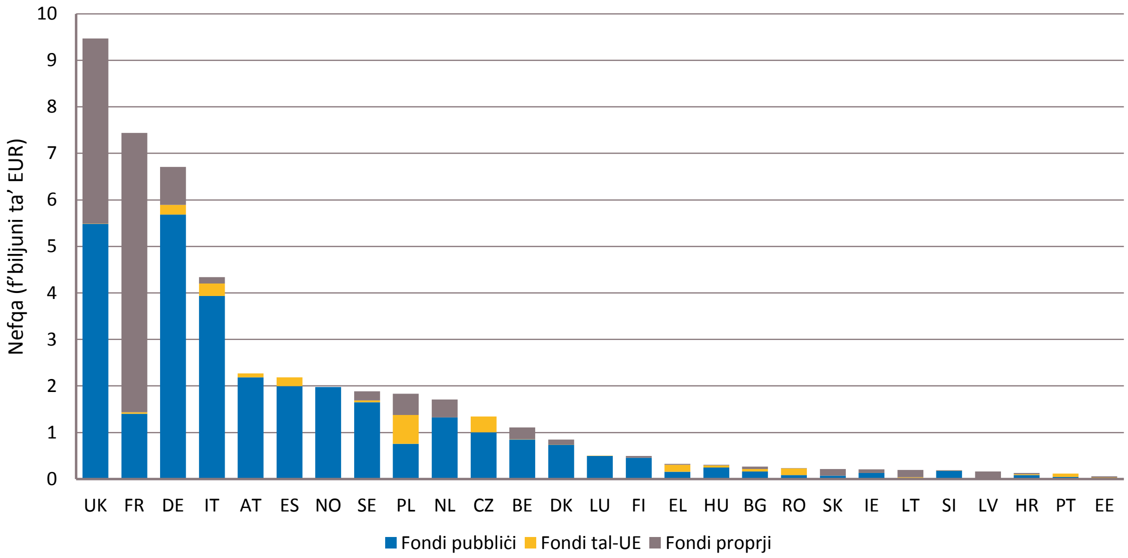


Sors: RMMS, 2018. NO, SE inkludew it-titjib mat-tiġdid.

Il-maniġers tal-infrastruttura jiksbu r-riżorsi għall-manutenzjoni u għat-titjib tal-infrastruttura ferrovjarja tagħhom minn varjetà ta' sorsi, għalkemm fl-2016 70 % minnhom ġew mill-baġits nazzjonali. Ir-riżorsi proprji tagħhom jinkludu t-tariffi ta' aċċess għall-infrastruttura. Il-proporzjon tal-finanzjament totali ġġenerat internament kien l-ogħla fil-Latvja (100 %), fil-Litwanja u fi Franza (it-tnejn 81 %), segwiti mis-Slovakkja (69 %) u mir-Renju Unit (42 %).

16 Inkluża n-Norveġja.

Figura 12: Finanzjament tal-infrastruttura ferrovjarja mill-Istat skont is-sors u l-pajjiż, 2016



Sors: RMMS, 2018.

5.4. Kwalità tas-servizzi tat-trasport bil-ferrovija

Puntwalità u affidabbiltà tas-servizzi tal-passiġġieri

Abbażi tad-definizzjoni użata[17], medja ta' 90 % tas-servizzi lokali u reġjonali ta' trasport tal-passiġġieri kienu **puntwali**. Hemm it-tendenza li s-servizzi fuq distanzi twal ikunu inqas puntwali minħabba li ħafna drabi distanzi itwal jinkludu linji aktar iffrekwentati bi traffiku mħallat. L-**affidabbiltà** tas-servizzi, imkejla f'termini ta' rati ta' kanċellazzjoni, hija ġeneralment ta' inqas minn 2 % kemm għall-ferroviji fuq distanzi twal kif ukoll għall-ferroviji lokali u reġjonali.

Puntwalità u affidabbiltà tas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija

Id-*data* disponibbli dwar l-**affidabbiltà** tas-servizzi tal-merkanzija hija limitata minħabba li l-Istati Membri kienu għadhom qed jagħmlu użu mill-perjodu tranżitorju biex jadattaw għar-rekwiżiti l-ġodda ta' rapportar tar-Regolament RMMS. Ħafna mill-Istati Membri rrapportaw li s-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija kienu aktar **puntwali**[18] mis-servizzi internazzjonali ta' trasport tal-merkanzija. Mill-informazzjoni limitata disponibbli, jidher li l-affidabbiltà tas-servizzi tal-merkanzija hija ferm inqas mill-affidabbiltà tas-servizzi tal-passiġġieri u li s-servizzi internazzjonali, prinċipalment minħabba li jkopru distanzi itwal, isofru aktar minn dawk nazzjonali.

Sikurezza

It-trasport bil-ferrovija jibqa' wieħed mill-aktar modi siguri ta' trasport. Fl-2016 kien hemm 964 fatalità minn inċidenti ferrovjarji[19] fl-Ewropa: il-maġġoranza tagħhom kienu

---

[17] L-RMMS iqis ferrovija tal-passiġġieri bħala puntwali jekk id-dewmien ikun ta' ħames minuti jew inqas.

[18] L-RMMS iqis ferrovija tal-merkanzija bħala puntwali jekk id-dewmien ikun ta' kwarta jew inqas.

[19] Minbarra suwiċidji. Aktar informazzjoni fir-'Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018' (Rapport dwar is-Sikurezza u l-Interoperabbiltà tal-Ferroviji fl-UE 2018) tal-Aġenzija.

jinvolvu persuni li kienu qed jużaw passaġġi invell (255) u persuni mhux awtorizzati (600). L-għadd ta' mwiet ta' impjegati u ta' passiġġieri kien ta' 32 u ta' 44 rispettivament. Is-sikurezza ferrovjarja kompliet titjieb bejn l-2010 u l-2015, iżda l-għadd ta' fatalitajiet u ta' korrimenti serji żdied kemxejn fl-2016. Bejn l-2011 u l-2015, l-ivvjaġġar bil-ferrovija kien aktar minn 25 darba aktar sigur mill-ivvjaġġar bil-karozza.

Sodisfazzjon tal-klijenti bis-servizzi tal-passiġġieri

Skont stħarriġ tal-Ewrobarometru[20] ppubblikat f'Settembru 2018, 66 % tal-Ewropej huma sodisfatti bil-frekwenza tal-ferroviji tal-passiġġieri, 59 % bil-puntwalità u bl-affidabilità, u 55 % bl-informazzjoni dwar il-vjaġġ waqt l-ivjaġġar, b'mod partikolari meta jkun hemm dewmien. Dawn iċ-ċifri jirrappreżentaw titjib sinifikanti meta mqabbel ma' stħarriġ simili li sar fl-2013.

L-istħarriġ jipprovdi wkoll għarfien dwar id-drawwiet ta' vvjaġġar. Erba' minn kull ħames (80 %) Ewropej jivvjaġġaw bil-ferrovija u huma l-aktar probabbli li jużaw il-ferrovija għall-vjaġġi suburbani (67 %). Għad hemm lok sinifikanti għal titjib: 38 % biss tal-Ewropej huma sodisfatti bil-mod kif jiġu ttrattati l-ilmenti, u l-aċċessibbiltà tas-servizzi ferrovjarji għall-passiġġieri b'mobbilità mnaqqsa teħtieġ aktar ħidma. L-istħarriġ juri wkoll li 75 % tal-Ewropej isibuha faċli jixtru l-biljetti tal-ferrovija, u 62 % huma sodisfatti bid-disponibbiltà ta' biljetti għal vjaġġi li jużaw diversi ferroviji jew modi ta' trasport.

Sodisfazzjon tal-partijiet ikkonċernati bis-servizzi tal-kurituri tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija

Ma hemmx stħarriġ komparabbli madwar l-UE kollha dwar is-sodisfazzjon tal-klijenti bis-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija[21]. Madankollu, jidher li hemm ċertu kunsens fost il-partijiet ikkonċernati dwar tliet komponenti ewlenin biex jiġi żgurat is-sodisfazzjon tal-klijenti bit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija: affidabbiltà, flessibbiltà u l-għoti ta' informazzjoni affidabbli dwar il-vjeġġ.

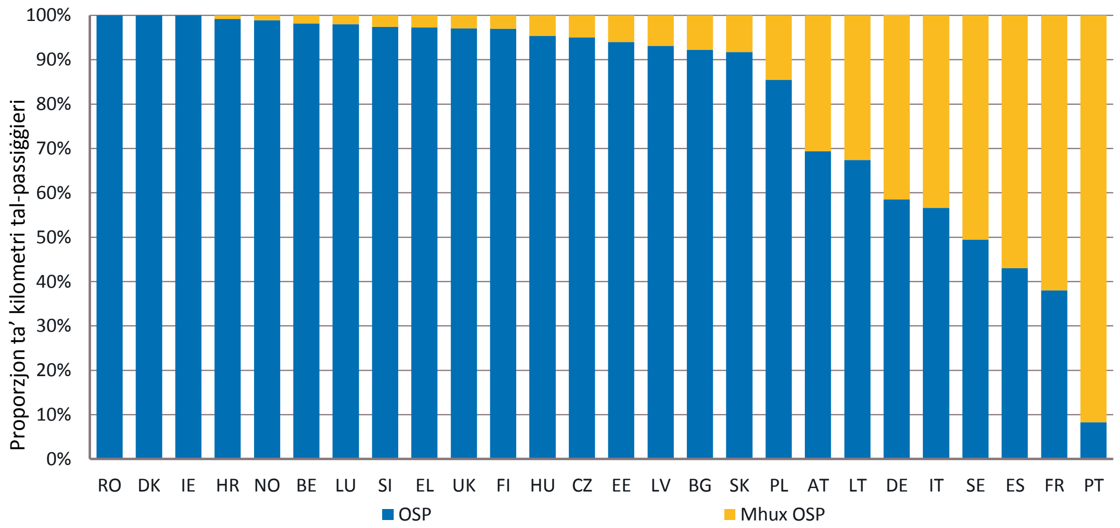
5.5. Kuntratti għal servizzi pubbliċi

Fl-2016, aktar minn 60 % tal-kilometri totali tal-UE tal-passiġġieri li vvjaġġaw bil-ferrovija kienu vvjaġġati fuq servizzi provduti taħt OSP, u fil-maġġoranza tal-Istati Membri l-kumpens għal OSP jibqa' sors sinifikanti ta' dħul għall-impriżi ferrovjarji. L-OSP jintuża aktar għal servizzi ferrovjarji domestiċi u reġjonali milli għal servizzi fuq distanzi twal; ftit pajjiżi biss irrapportaw li għandhom OSP fuq servizzi internazzjonali.

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

[21] Il-kurituri tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jippubblikaw stħarriġ annwali bbażat fuq kwestjonarju standardizzat.

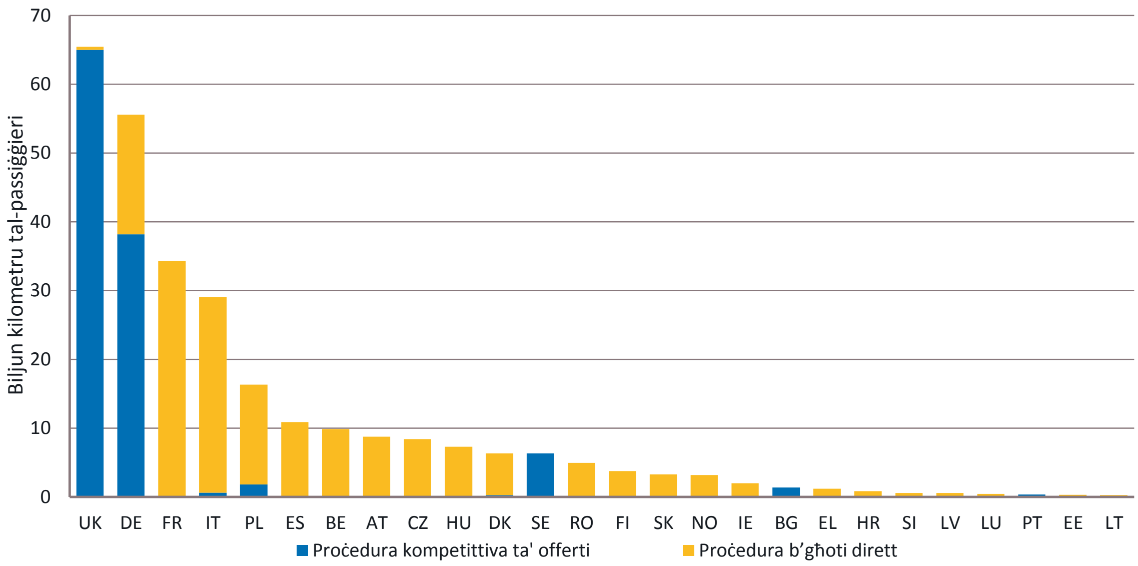
Figura 13: Kilometri tal-passiġġieri fuq OSP u fuq servizzi ferrovjarji kummerċjali, 2016



Sors: RMMS, 2018. Ma hemmx data reċenti għan-NL.

41 % biss tas-servizzi OSP kollha attivi fl-2016 kienu użaw proċedura kompetittiva ta' offerti, kważi esklussivament fi tliet Stati Membri li lliberalizzaw kmieni (ir-Renju Unit, il-Ġermanja u l-Iżvezja). Grazzi għar-Raba' Pakkett Ferrovjarju, bil-mod il-mod il-proċeduri kompetittivi ta' offerti se jsiru r-regola, u għotjiet diretti se jkunu permessi biss f'każijiet eċċezzjonali. Fl-2016 ingħataw aktar minn 32 miljun kilometru tal-ferrovija f'offerti kompetittivi ġodda.

Figura 14: OSPs wara proċedura kompetittiva ta' offerti u b'għoti dirett, 2016

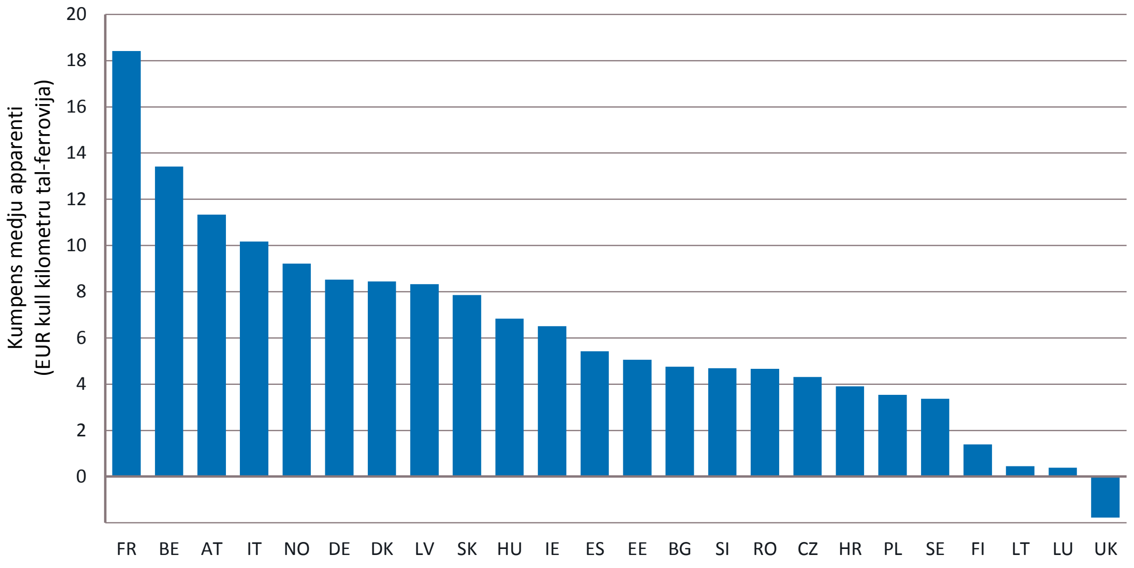


Sors: RMMS, 2018. L-ebda data għan-NL.

Il-livelli ta' kumpens għal OSPs kull kilometru tal-ferrovija u l-proporzjon tal-kostijiet tal-OSP li jiġu rkuprati permezz ta' nollijiet tal-passiġġieri jvarjaw ferm bejn pajjiż u ieħor. Il-kumpens medju għal OSPs huwa negattiv fir-Renju Unit, fejn offerenti għal drittijiet esklussivi taħt kuntratti ta' OSP ('frankiġji') jistgħu jħallsu 'primjum' jekk iqisu

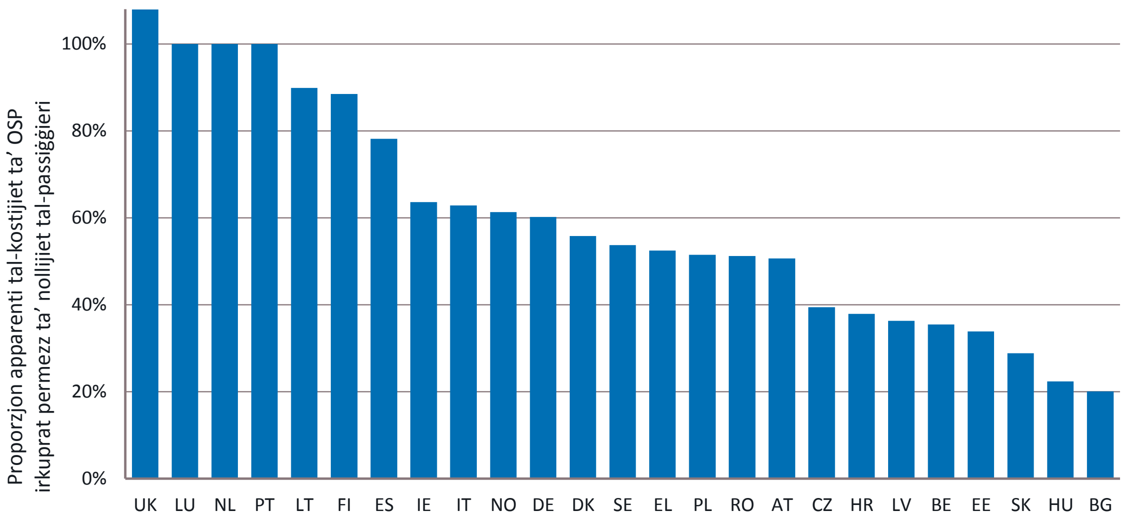
li s-servizzi jistgħu jitħaddmu bi profitt fil-livelli attwali (regolati) tat-tariffi ta' aċċess u tan-nollijiet.

Figura 15: Kumpens medju apparenti għal OSP, 2016



Sors: RMMS, 2018. L-ebda data għal EL, NL, PT.

Figura 16: Proporzjon apparenti tal-kostijiet ta' OSP irkuprat permezz ta' nollijiet tal-passiġġieri, 2016



Sors: RMMS, 2018. L-ebda data għal FR u SI.

5.6. Ħruġ ta' liċenzji

L-**għadd ta' liċenzji attivi** ta' impriżi ferrovjarji fl-2016 kien ivarja bejn 448 fil-Ġermanja u tnejn fil-Lussemburgu u fl-Irlanda. Il-Polonja u r-Repubblika Ċeka rrapportaw ukoll aktar minn 100 liċenzja attiva u r-Renju Unit aktar minn 50.

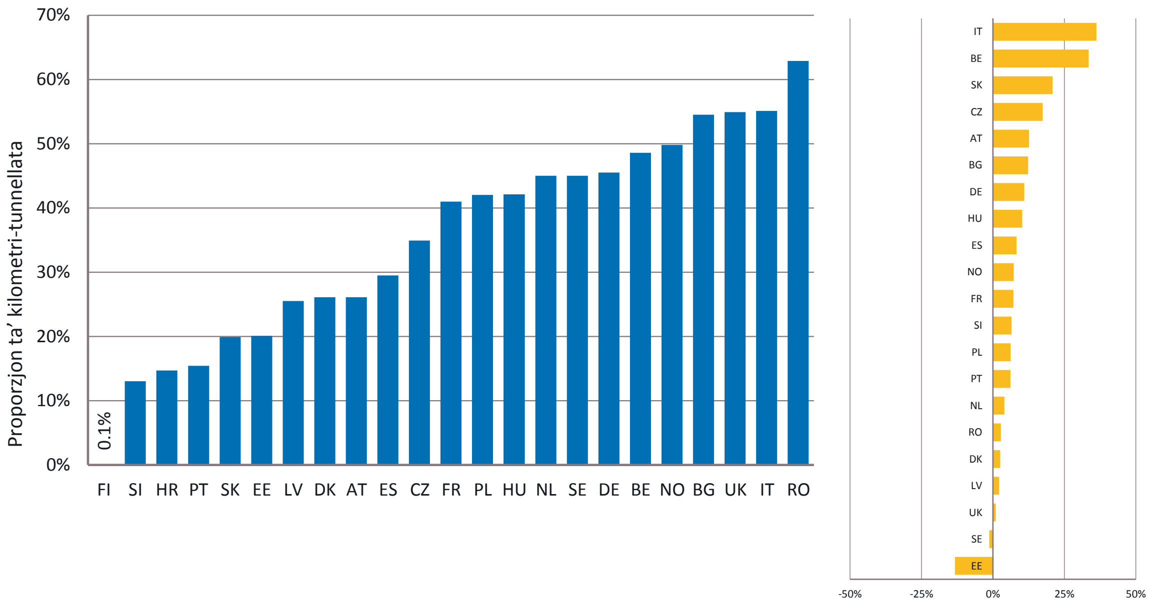
It-**tariffi medji** għall-kisba ta' liċenzja fl-2016 kienu jvarjaw bejn EUR 37 500 fil-Portugall u EUR 10 fil-Kroazja.

L-Iżvezja, Spanja u l-Polonja rrapportaw l-itwal **żmien medju għall-kisba ta' liċenzja** (aktar minn 100 jum).

5.7. Grad ta' ftuħ tas-suq u ta' użu tad-drittijiet ta' aċċess

Grazzi għal-leġiżlazzjoni tal-UE, is-suq **ferrovjarju tal-merkanzija** infetaħ **għall-kompetizzjoni** fl-2007. Fl-2016, f'kull pajjiż, ħlief fil-Greċja, fl-Irlanda, fil-Litwanja u fil-Lussemburgu, kien hemm operaturi ġodda attivi jikkompetu ma' operaturi nazzjonali, u f'nofshom **is-sehem mis-suq** tal-kompetituri kien ta' aktar minn 40 %. Bejn l-2011 u l-2016, is-sehem mis-suq tal-kompetituri żdied b'mod kostanti fil-pajjiżi kollha tal-UE. Il-kompetituri tilfu s-sehem mis-suq biss fl-Iżvezja u fl-Estonja, bis-sehem mis-suq tagħhom fl-Estonja jaqa' minn 41 % għal 20 %.

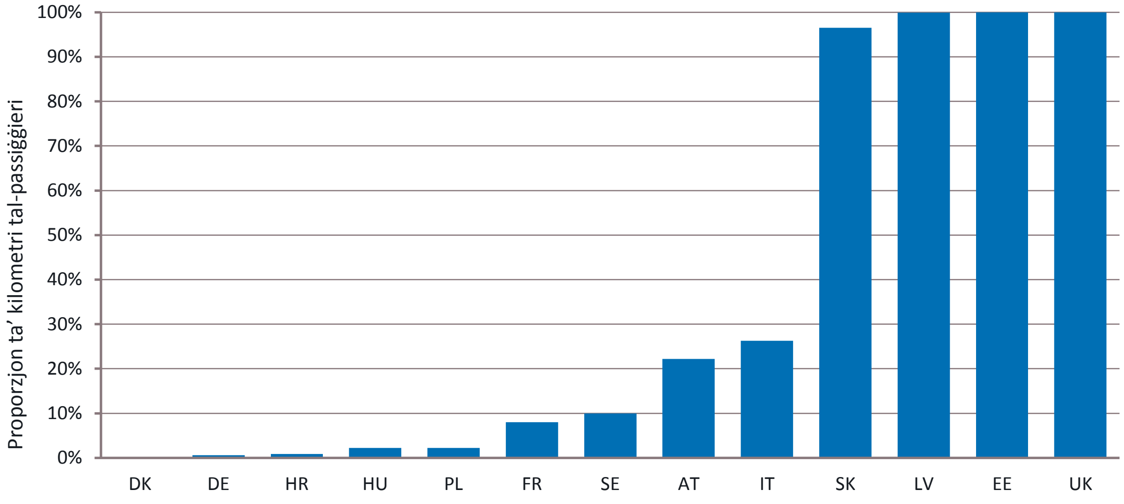
Figura 17: Kompetituri fil-qasam tal-merkanzija, is-sehem mis-suq u r-rata ta' tkabbir medja komposta, 2011-2016



Sors: RMMS, 2018. Operatur wieħed b'sehem ta' 100% f'EL, IE, LT, LU.

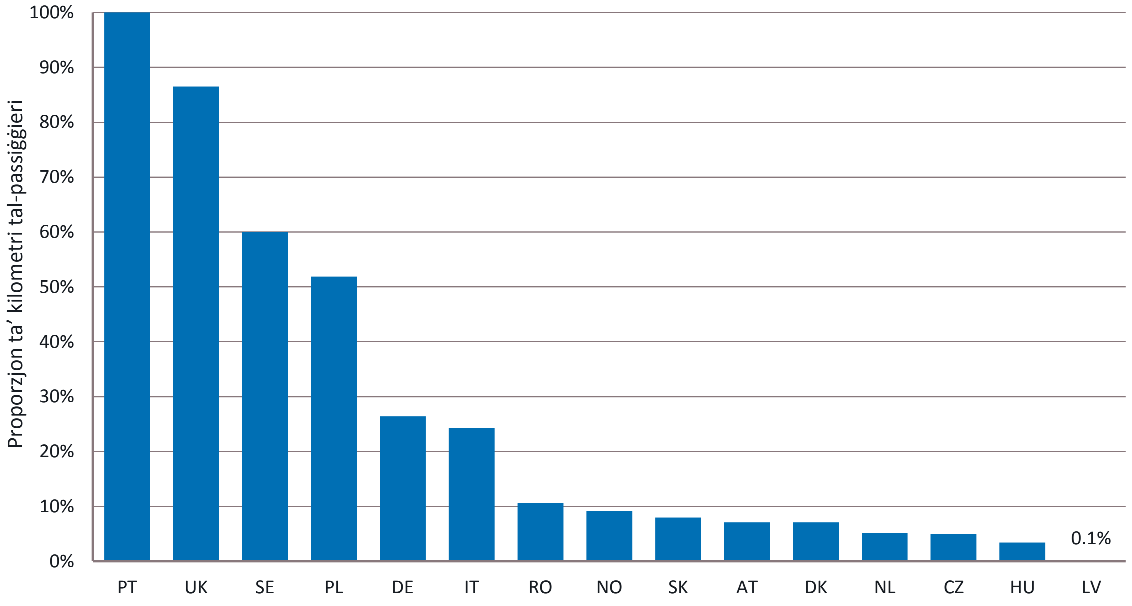
Filwaqt li s-suq **tal-passiġġieri internazzjonali** ilu **miftuħ għall-kompetizzjoni** mill-2010, l-Istati Membri qed ikomplu jirregolaw l-aċċess għas-**swieq tal-passiġġieri domestiċi** tagħhom sakemm jiġi implimentat ir-Raba' Pakkett Ferrovjarju. L-impriżi ferrovjarji tal-passiġġieri jistgħu joffru s-servizzi tagħhom taħt skema ta' OSP jew taħt kundizzjonijiet purament kummerċjali (jiġifieri mingħajr kumpens pubbliku). Fiż-żewġ swieq, is-servizzi jistgħu jiġu offruti biss minn operatur monopolistiku preeżistenti, jew jistgħu jkunu miftuħa għal impriżi ferrovjarji kompetituri oħra. Skont iċ-ċifri rrapportati, nofs l-Istati Membri biss għandhom kompetituri li joperaw fis-suq tal-passiġġieri kummerċjali. Is-**sehem mis-suq** tagħhom huwa normalment ta' aktar minn 10 %, u f'erba' Stati Membri kważi s-servizzi kummerċjali kollha huma offruti minn parteċipanti ġodda. Fis-segment tal-OSP hemm ukoll operaturi alternattivi preżenti; madankollu, is-sehem mis-suq tagħhom jaqbeż l-10 % biss f'għadd limitat ta' Stati Membri.

Figura 18: Kompetituri fis-suq tal-passiġġieri kummerċjali, sehem mis-suq, 2016



Sors: RMMS, 2018. L-ebda data għal BE, CZ, IE, NL u RO.

Figura 19: Kompetituri fis-suq OSP tal-passiġġieri, sehem mis-suq, 2016



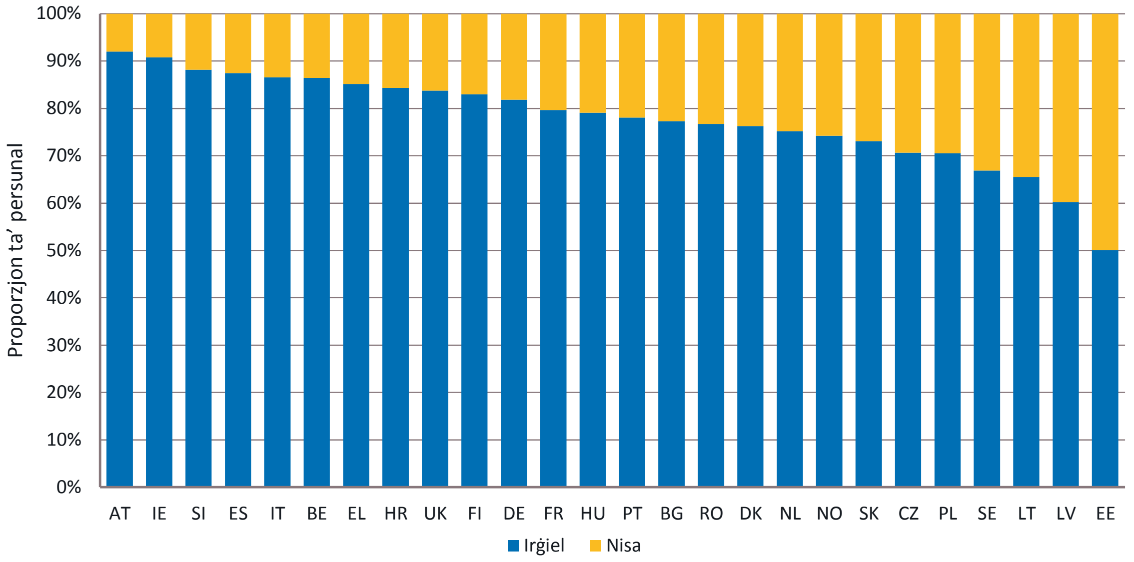
Sors: RMMS, 2018. L-Istati Membri l-oħra kollha rrapportaw operatur wieħed.

5.8. Kundizzjonijiet soċjali u tax-xogħol

Skont id-*data* tal-RMMS irrapportata mill-Istati Membri u min-Norveġja, fl-aħħar tal-2016 kien hemm ftit aktar minn miljun ruħ impjegati fis-settur ferrovjarju Ewropew, madwar 600 000 minnhom minn impriżi ferrovjarji u 440 000 minn maniġers tal-infrastruttura.

Il-forza tax-xogħol hija predominantement maskili; bħala medja 21 % biss kienu nisa. Il-proporzjon ta' persunal femminili jvarja bejn 50 % fl-Estonja u 8 % fl-Awstrija.

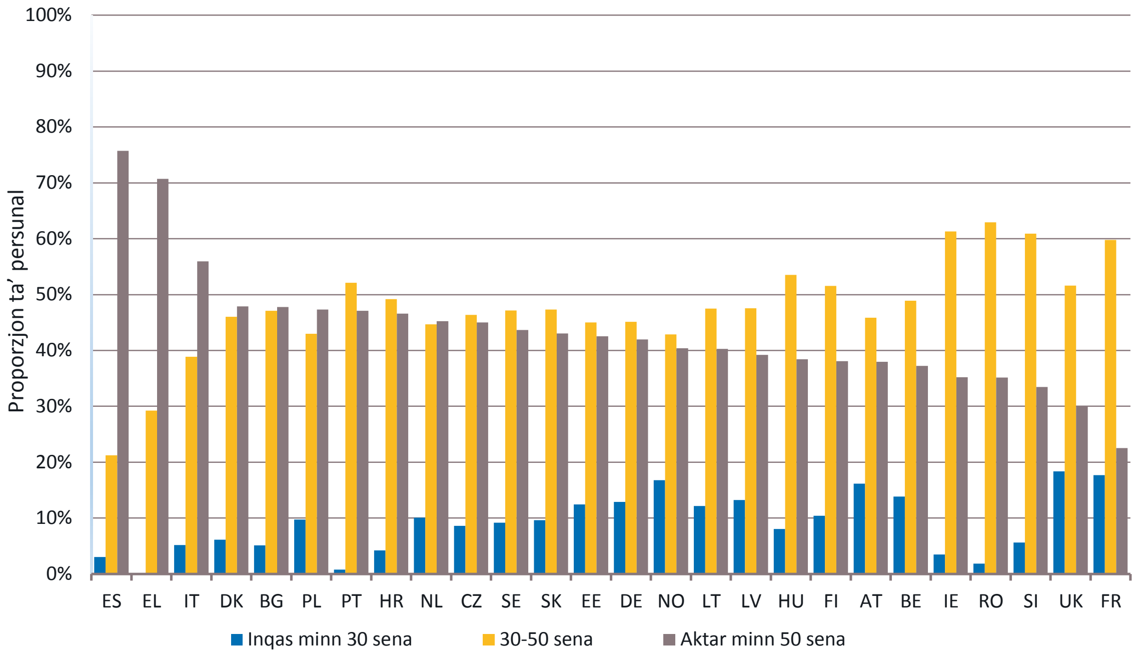
Figura 20: Impjegati skont is-sess u l-pajjiż, 2016



Sors: RMMS, 2018. L-ebda data għal LU.

Il-forza tax-xogħol li qed tixjieħ tkompli tkun ta' tħassib, speċjalment għal Spanja, għall-Greċja u għall-Italja, fejn aktar minn 50 % tal-forza tax-xogħol kellhom aktar minn 50 sena fl-2016.

Figura 21: Impjegati skont il-grupp ta' età u l-pajjiż, 2016



Sors: RMMS, 2018. L-ebda data għal LU.

Id-*data* turi li aktar minn 90 % tal-persunal għandhom kuntratti permanenti, li jirrifletti kemm il-ħtieġa għaż-żamma ta' persunal b'livell għoli ta' taħriġ bħas-sewwieqa tal-ferroviji u operaturi tas-sinjali kif ukoll għall-politiki tal-impjieg storiċi. 80 % jew aktar tal-persunal huma impjegati wkoll fuq bażi full-time.

Ftit Stati Membri biss irrapportaw l-użu ta' programmi ta' apprendistat u ta' traineeship, li fl-Awstrija huma aktar komuni għall-impriżi ferrovjarji u fil-Ġermanja għall-maniġers tal-infrastruttura.

6. Konklużjonijiet

Din it-taqsima tibbaża l-konklużjonijiet tagħha fuq l-analiżi mwettqa f'dan ir-rapport u fid-dokument ta' ħidma tal-persunal mehmuż, u teżamina r-rilevanza tal-inizjattivi li għaddejjin tal-Kummissjoni u l-ħtieġa ta' leġiżlazzjoni fis-settur ferrovjarju.

Il-linji ferrovjarji tal-UE qed ikomplu jikbru, b'żieda sinifikanti fil-volumi tal-passiġġieri b'mod partikolari bejn l-2011 u l-2016. Madankollu, il-volumi tat-trasport tal-merkanzija għadhom volatili u wasslu għal telf fis-sehem modali meta mqabbel mat-trasport bit-triq fl-2016. Fl-istess ħin, bil-mod il-mod is-swieq ferrovjarji qed jinfetħu u l-livelli ta' sikurezza għadhom għoljin. B'mod gradwali, l-industrija qed issir dejjem aktar ibbażata fuq il-prestazzjoni, innovattiva u kapaċi tirreaġixxi għall-ħtiġijiet tal-klijenti.

Il-ferroviji huma kontributuri importanti għat-taħlita ta' trasport tal-UE, u jipprovdu mobilità nadifa u livell għoli ta' effiċjenza. Filwaqt li s-sodisfazzjon tal-Ewropej bis-servizzi ferrovjarji tal-passiġġieri żdied meta mqabbel ma' ħames snin ilu, għad hemm lok għal titjib fir-rigward tad-drittijiet tal-passiġġieri. In-negozjati mal-leġiżlaturi dwar il-proposta tal-Kummissjoni tal-2017 għal reviżjoni tar-Regolament (KE) 1371/2007[22] dwar id-drittijiet u l-obbligi tal-passiġġieri tal-ferroviji għadhom għaddejjin.

Dawn l-iżviluppi seħħew fi sfond ta' tibdil sostanzjali fl-industrija, li kien xprunat mit-tibdil strutturali li nbeda mil-leġiżlazzjoni tal-UE aktar minn 20 sena ilu u li ġie konkluż bl-adozzjoni tar-Raba' Pakkett Ferrovjarju fl-2016. L-implimentazzjoni tal-pilastru tekniku tal-pakkett minn Ġunju 2019 se tkompli ttejjeb l-interoperabbiltà bejn in-netwerks ferrovjarji nazzjonali. Se tnaqqas ukoll il-burokrazija għal operazzjonijiet lil hinn minn Stat Membru wieħed u ssaħħaħ ir-rwol tal-Aġenzija tal-Unjoni Ewropea għall-Ferroviji. Il-pilastru tas-suq jikkompleta l-ftuħ tas-swieq domestiċi minn Diċembru 2019, u jimponi l-prinċipju ta' proċedura kompetittiva ta' offerti bħala r-regola fil-każ ta' kuntratti ta' servizz pubbliku fl-UE sa mhux aktar tard minn Diċembru 2023, fejn għotjiet diretti se jkunu permessi biss f'każijiet eċċezzjonali.

Il-Kummissjoni kompliet taħdem fuq l-implimentazzjoni ta' miżuri neċessarji għall-funzjonament effettiv tas-suq. Issa qed tiffoka fuq l-infurzar, filwaqt li tiżgura li ż-żewġ pilastri tal-pakkett jiġu trasposti u implimentati b'mod korrett u li l-atti ta' implimentazzjoni jiġu adottati u mħarsa.

Dwar id-diffikultà tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija biex iżid is-sehem modali, in-natura internazzjonali ta' dawn is-servizzi tagħmilhom sensittivi għal ostakoli għall-interoperabbiltà u għal kwistjonijiet ta' koordinazzjoni transfruntiera. Biex tindirizza s-sitwazzjoni, il-Kummissjoni qed issegwi aġenda ta' inizjattivi u ta' miżuri kumplimentari. Reċentement il-politika fit-tul tal-Kummissjoni dwar il-kisba ta' interoperabbiltà (inkluż it-tnedija effiċjenti u koordinata tal-ERTMS) issaħħet, bl-enfasi fuq is-soluzzjoni ta' kwistjonijiet prattiċi ta' tħaddim transkonfinali.

---

22 Ir-Regolament (KE) Nru 1371/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat- 23 ta' Ottubru 2007 dwar id-Drittijiet u l-Obbligi tal-passiġġieri tal-ferroviji, ĠU L 315, 3.12.2017, p. 14–41.

Il-politika tal-Kummissjoni dwar l-iżvilupp tal-infrastruttura fil-forma tal-politika dwar in-Netwerk Trans-Ewropew tat-Trasport (TEN-T) għandha l-għan li ttejjeb l-infrastruttura billi tindirizza r-restrinġimenti tat-traffiku u l-konnessjonijiet neqsin. Għall-perjodu finanzjarju li jmiss, il-Kummissjoni pproponiet l-użu tal-Faċilità Nikkollegaw l-Ewropa 2, il-Fond ta' Koeżjoni, il-Fond Ewropew għall-Iżvilupp Reġjonali u l-appoġġ finanzjarju InvestEU biex titħaffef id-diġitalizzazzjoni ferrovjarja wkoll. Biex tgħin lill-industrija ferrovjarja taċċessa l-finanzjament, il-Kummissjoni qed tiżviluppa metodoloġija biex tivvaluta l-komponenti ekoloġiċi fi proġetti ferrovjarji taħt il-pjan ta' azzjoni tagħha dwar il-finanzjament sostenibbli[23].

Il-kurituri tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jibqgħu parti ewlenija mill-politika tal-Kummissjoni biex tingħata spinta lit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Ir-Regolament dwar it-Trasport ta' Merkanzija bil-Ferrovija[24] u d-Direttiva dwar is-Sewwieqa tal-Ferroviji[25] għadhom qed jiġu vvalutati. Biex tingħata spinta lit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, f'Novembru 2017, il-Kummissjoni, bħala parti mit-tieni pakkett dwar il-mobilità tagħha, ipproponiet li d-Direttiva dwar it-Trasport Ikkombinat 92/106/KE[26] tiġi emendata biex jiġu pprovduti miżuri ġodda u aktar effettivi ta' appoġġ għall-bidla modali fit-trasport tal-merkanzija mit-triq għall-ferroviji.

Dawn il-politiki ewlenin huma akkumpanjati minn sforzi biex tiġi indirizzata l-kwistjoni tal-istorbju ferrovjarju, biex it-trasport bil-ferrovija jiġi inkorporat aħjar fis-sistema tat-trasport multimodali permezz tat-tnedija ta' teknoloġiji diġitali u biex titrawwem l-innovazzjoni, b'mod partikolari permezz tal-attivitajiet tal-impenn konġunt Shift2Rail[27].

Barra minn hekk, it-trasport bil-ferrovija ma jistax jitqies b'mod separat minn modi oħra: il-kompetittività tiegħu tiddependi wkoll fuq il-qafas għall-kompetizzjoni intermodali. Huwa għalhekk li l-Kummissjoni qed tagħmel ħilitha biex jinkisbu kundizzjonijiet indaqs għall-kompetizzjoni intermodali, bħal pereżempju permezz tal-pakkett dwar il-mobilità, inkluż l-emenda tad-Direttiva dwar l-Eurovignette[28]. Barra minn hekk il-Kummissjoni kkummissjonat studju komprensiv dwar l-internalizzazzjoni tal-kostijiet esterni fit-trasport. Dan se jgħinha tivvaluta sa liema punt l-Istati Membri implimentaw il-prinċipju ta' 'l-utent iħallas' u dak ta' 'min iniġġes iħallas' għall-modi kollha ta' trasport.

Monitoraġġ affidabbli tas-suq ferrovjarju jibqa' prijorità sabiex ikunu jistgħu jiġu segwiti l-iżviluppi tas-suq u jiġi stabbilit parametru referenzjarju tal-prestazzjoni.

---

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

24 Ir-Regolament (UE) Nru 913/2010 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat- 22 ta' Settembru 2010 dwar netwerk ferrovjarju Ewropew għat-trasport ta' merkanzija kompetittiv, ĠU L 276, 20.10.2010, p. 22–32.

25 Id-Direttiva 2007/59/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 dwar iċ-ċertifikazzjoni ta' sewwieqa tal-ferroviji li joperaw lokomotivi u ferroviji fuq is-sistema ferrovjarja tal-Komunità, ĠU L 315, 3.12.2007, p. 51–78.

26 Id-Direttiva tal-Kunsill 92/106/KEE tas-7 ta' Diċembru 1992 dwar it-twaqqif ta' regoli komuni għal ċerti tipi ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bejn l-Istati Membri [Traduzzjoni mhux uffiċjali], ĠU 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_mt