COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 18.12.2020
COM(2020) 838 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a aplicação do Regulamento (UE) 2018/643 relativo às estatísticas dos transportes ferroviários

1. INTRODUÇÃO

1.1 OBJETIVO DO RELATÓRIO

O artigo 9.º do Regulamento (UE) 2018/643 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de abril de 2018, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários[1] especifica que, após consultar o Comité do Sistema Estatístico Europeu, a Comissão deve apresentar um relatório, ao Parlamento Europeu e ao Conselho, sobre a aplicação deste regulamento e sobre a evolução futura, até 31 de dezembro de 2020 e, seguidamente, de quatro em quatro anos.

A primeira secção do presente relatório descreve os antecedentes do regulamento, o contexto político e os países e estatísticas a que o regulamento se aplica. A segunda secção apresenta questões relacionadas com a aplicação do regulamento, enquanto a terceira e quarta secções contêm uma descrição da possível evolução futura e conclusões.

1.2 CONTEXTO DO QUADRO JURÍDICO

A base jurídica inicial para as estatísticas dos transportes ferroviários foi o Regulamento (CE) n.º 91/2003[2]. Uma vez que este regulamento foi várias vezes alterado de modo substancial, foi reformulado em 2018, por razões de clareza, como Regulamento (UE) 2018/643, reunindo todas as alterações num novo texto jurídico.

O Regulamento (CE) n.º 91/2003 foi concebido para fornecer à Comissão, a outras instituições da UE, aos governos nacionais e ao público em geral dados estatísticos comparáveis, fiáveis, harmonizados, regulares e abrangentes sobre o transporte ferroviário de mercadorias e passageiros.

As alterações introduzidas em 2016 pelo Regulamento (UE) 2016/2032 visavam atualizar e simplificar o ato original (reduzindo assim os encargos para os Estados-Membros). Pretendiam igualmente otimizar o quadro jurídico existente para as estatísticas europeias sobre transportes ferroviários e alinhá-lo com o Tratado de Lisboa.

1.3 CONTEXTO POLÍTICO

Nos últimos 25 anos, a Comissão tem vindo a propor ativamente a reestruturação do mercado europeu do transporte ferroviário, a fim de reforçar a posição dos caminhos-de-ferro em relação aos outros modos de transporte. Os esforços da Comissão centraram-se em três grandes objetivos, que são todos cruciais para o desenvolvimento de um setor do transporte ferroviário forte e competitivo:

(1) abrir o mercado dos transportes ferroviários à concorrência;

(2) melhorar a interoperabilidade e a segurança das redes nacionais;

(3) desenvolver as infraestruturas de transporte ferroviário.

A importância política é muito elevada. O Livro Branco «*Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*[3]», definiu várias metas para um sistema de transportes competitivo e eficiente em termos de recursos. A prioridade tem sido, desde então, a realização de um espaço ferroviário europeu único: i) abolindo os entraves técnicos, administrativos e jurídicos que

[1] JO L 112 de 2.5.2018, p. 1.

[2] Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários (JO L 14 de 21.1.2003, p. 1).

[3] COM(2011) 144 final.

dificultam a entrada nos mercados dos transportes ferroviários nacionais; e ii) concluindo a rede ferroviária europeia de alta velocidade até 2050, altura em que a maioria das viagens de passageiros de média distância devem ser efetuadas por caminho-de-ferro.

Para além do apoio às necessidades políticas, os dados recolhidos ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/643 são igualmente valiosos para as empresas de transportes, as universidades, os investigadores e criadores de modelos que trabalham no setor do transporte ferroviário.

Num questionário enviado em abril de 2020, os Estados-Membros especificaram os benefícios dos dados obtidos a partir das estatísticas ferroviárias. De acordo com as suas reações, os dados são utilizados: pelas autoridades nacionais; por institutos de investigação; pela própria indústria ferroviária, para efeitos de análise e planeamento; Instituições da UE; por organizações internacionais, como o Fórum Internacional de Transportes e a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa; e pelos decisores políticos, para o planeamento, a monitorização de objetivos e a tomada de decisões. Além disso, os Estados-Membros referiram que são necessários dados para: observar a evolução da atividade de transporte ferroviário através da monitorização a curto prazo (utilizando dados trimestrais) e da monitorização a longo prazo (utilizando dados anuais); realizar análises nacionais de tendências e estabelecer marcos de referência com outros países; e acompanhar a evolução da quota do transporte ferroviário no conjunto dos transportes europeus em comparação com outros modos de transporte (repartição modal).

O Pacto Ecológico Europeu[4] é a nova estratégia de crescimento para tornar a economia da UE sustentável, transformando os desafios climáticos e ambientais em oportunidades em todos os domínios de intervenção política e proporcionando uma transição justa e inclusiva para todos. O Pacto Ecológico Europeu apela a uma redução de 90 % das emissões dos transportes até 2050, incluindo as seguintes ações prioritárias com vista a uma transição para uma mobilidade sustentável e inteligente:

- impulsionar o transporte multimodal;
- apoiar a mobilidade automatizada e conectada em todos os modos de transporte;
- melhorar a gestão dos custos externos das atividades de transporte através da fixação de preços;
- aumentar a produção e a utilização de combustíveis alternativos sustentáveis para os transportes; e ainda
- reduzir a poluição dos transportes, especialmente nas cidades.

Para acelerar esta transição, uma parte substancial do transporte rodoviário de mercadorias deverá deslocar-se para as vias-férreas e para as vias navegáveis interiores (atualmente, 75 % do transporte interno de mercadorias é efetuado por estrada).

1.4 COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES

O Regulamento (UE) 2018/643 é diretamente aplicável, em todos os seus elementos, em todos os Estados-Membros.

Todos os Estados-Membros são obrigados a fornecer os dados previstos no regulamento, com exceção de Malta e Chipre, que não dispõem de infraestruturas ferroviárias e, por conseguinte, não exercem qualquer atividade de transporte ferroviário.

Os dados sobre o transporte ferroviário são também fornecidos por três países da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) - Noruega, Suíça e Listenstaine. Três países candidatos (Montenegro, Macedónia do Norte e Turquia) e um país potencialmente candidato (Bósnia-Herzegovina) fornecem dados numa base voluntária.

[4] COM(2019) 640 final.

Em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (UE) 2018/643, os países transmitem ao Eurostat: i) estatísticas anuais detalhadas sobre transporte de mercadorias e de passageiros; ii) estatísticas trimestrais sobre transporte de mercadorias e de passageiros; iii) estatísticas regionais sobre transporte de mercadorias e de passageiros (quinquenalmente, para um período de referência de 1 ano); iv) estatísticas sobre fluxos de tráfego na rede ferroviária (quinquenalmente para um período de referência de 1 ano); e v) estatísticas anuais sobre o nível de atividade no transporte de mercadorias e de passageiros.

Desde 1 de fevereiro de 2020, data em que o Reino Unido deixou a União Europeia, o Eurostat acrescentou aos seus conjuntos de dados o novo agregado «União Europeia - 27 países (a partir de 2020)», que exclui o Reino Unido. Durante o período de transição até ao final de 2020, o Reino Unido continua a enviar dados ao Eurostat, que põe os dados à disposição dos utilizadores.

2. ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO DO REGULAMENTO

2.1 CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS

Existe um excelente cumprimento das obrigações definidas no Regulamento (UE) 2018/643 em matéria de fornecimento de dados, sendo que todos os Estados-Membros fornecem os conjuntos de dados solicitados. Por vezes, podem ocorrer breves atrasos devido a alterações a nível nacional (por exemplo, alterações informáticas ou no mercado ferroviário). No entanto, estes atrasos nunca tiveram qualquer impacto na produção das estatísticas dos transportes ferroviários. Os países seguem a metodologia acordada, assegurando a produção de estatísticas fiáveis e de elevada qualidade sobre o transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros na Europa.

2.2 MÉTODOS DE RECOLHA DE DADOS UTILIZADOS NOS ESTADOS-MEMBROS

As empresas ferroviárias recolhem dados utilizando os métodos adotados por cada país e transmitem-nos às autoridades nacionais responsáveis pelo tratamento dos dados. O manual de referência do Eurostat sobre estatísticas dos transportes ferroviários (*Reference Manual on Rail transport statistics*[5]) inclui um capítulo dedicado às metodologias nacionais, com um subcapítulo sobre a compilação de dados e a gestão da qualidade.

2.3 ENCARGOS ADMINISTRATIVOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS

A redução dos encargos administrativos e a simplificação são preocupações permanentes do Eurostat. Com base nas reações dos Estados-Membros, o Eurostat, em cooperação com os institutos nacionais de estatística, implementa ações específicas para reduzir os encargos com a recolha e a comunicação de dados.

Na sequência de pedidos dos Estados-Membros, o Regulamento (CE) n.º 91/2003 foi alterado em 2016, a fim de reduzir e simplificar os encargos administrativos que lhes são aplicáveis. Foram alterados os seguintes anexos:

- O anexo B - «Estatísticas anuais sobre transportes de mercadorias (declaração simplificada)» - foi suprimido;
- O anexo C - «Estatísticas anuais sobre transporte de passageiros (declaração detalhada)» - foi simplificado com a supressão dos quadros C1 («Passageiros transportados, por tipo de transporte - dados provisórios, número de passageiros

[5] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Reference+manual+on+Rail+Transport+Statistics+%28Version+8.01%29/ed767b61-7fca-470a-a9e2-582e4aabedcb (Disponível apenas em inglês).

unicamente») e C2 («Passageiros internacionais transportados, por país de embarque e por país de desembarque - dados provisórios, número de passageiros unicamente»);

- O anexo D - «Estatísticas anuais sobre transporte de passageiros (declaração simplificada)» - foi suprimido;
- O anexo H - «Dados relativos a acidentes no transporte ferroviário» - foi suprimido. Até 2016, os Estados-Membros forneceram dados sobre acidentes ao Eurostat e à Agência Ferroviária da União Europeia. Desde 2016, esses dados são fornecidos apenas à Agência, a fim de reduzir os encargos para os Estados-Membros. Em seguida, a Agência envia os dados ao Eurostat para divulgação através da sua base de dados[6];
- O anexo I - «Lista de empresas (apresentação de relatórios sobre a lista de empresas)» - foi suprimido.

O Eurostat tem vindo a trabalhar no sentido de desenvolver procedimentos mais sólidos para a validação dos dados e os controlos de qualidade, que proporcionarão um retorno de informação rápido aos Estados-Membros numa fase muito precoce da transmissão dos dados.

De acordo com os contributos recolhidos no questionário enviado aos Estados-Membros em abril de 2020, o quadro definido pelo Regulamento (UE) 2018/643 é suficiente para satisfazer as necessidades dos utilizadores sem impor encargos excessivos aos respondentes. Os países consideram que os dados têm um valor significativo e que os encargos e custos conexos para os respondentes e os institutos de estatística na recolha desses dados se justificam em relação aos seus benefícios. Os Estados-Membros reconhecem que uma logística respeitadora do ambiente é inconcebível sem o transporte ferroviário, setor que necessita de ser modernizado e reforçado. Para apoiar este processo, são necessários dados pertinentes e fiáveis para definir e avaliar várias medidas.

2.4 VALIDAÇÃO DOS DADOS E QUALIDADE DOS DADOS ESTATÍSTICOS RECEBIDOS

Embora os Estados-Membros sejam responsáveis pela qualidade das estatísticas dos transportes ferroviários, a Comissão toma todas as medidas necessárias para detetar erros nos dados que recebe. O Eurostat mantém um sistema informático fiável para a receção, validação e tratamento de dados e efetua vários tipos de controlos de dados. Quando são detetados erros, os países são convidados a enviar dados revistos.

Quanto às disposições técnicas relativas à transmissão de dados, foi atingido um nível elevado de normalização. Os países enviam dados ao Eurostat através do portal EDAMIS, respeitando a estrutura do ficheiro e o formato de registo solicitados. Um processo de validação, implementado pelo principal sistema informático, efetua uma deteção precoce de erros básicos e códigos errados, permitindo a rápida integração das informações na base de dados de produção do Eurostat.

Uma vez introduzidos os dados na base de dados de produção do Eurostat, são efetuados controlos pormenorizados para garantir a qualidade dos dados enviados. Estes controlos de qualidade analisam a coerência dos quadros de declaração de cada país, a coerência desses quadros ao longo do tempo e a coerência entre diferentes tipos de quadros, e comparam os resultados entre os países declarantes parceiros (verificações-espelho).

De um modo geral, a qualidade dos dados é considerada boa. No entanto, são ainda necessários esforços para reduzir as assimetrias evidenciadas pelas verificações-espelho, embora algumas dessas assimetrias se devam a diferenças nas metodologias nacionais e não possam ser facilmente eliminadas. A comunicação de dados relativos ao trânsito deve

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/data/database (Disponível em inglês, francês e alemão).

também ser melhorada através da harmonização dos métodos de recolha de dados nos países declarantes.

2.5 APOIO METODOLÓGICO AOS ESTADOS-MEMBROS

O Eurostat presta apoio metodológico e técnico constante aos países declarantes para a aplicação do Regulamento (UE) 2018/643.

No âmbito deste apoio, o Eurostat organiza visitas aos países para debater questões pouco claras. Além disso, de dois em dois anos, o Eurostat organiza uma reunião de peritos nacionais (Grupo de peritos em estatísticas dos transportes ferroviários) de todos os Estados-Membros, países da EFTA, países candidatos e potenciais candidatos, a fim de trocar boas práticas e debater a qualidade dos dados, as questões metodológicas e os novos projetos. A aplicação do regulamento é também um ponto regular da ordem de trabalhos nas reuniões do Grupo de Coordenação das Estatísticas dos Transportes.

O manual de referência sobre estatísticas dos transportes ferroviários (*Reference Manual on Rail transport statistics*) fornece orientações aos Estados-Membros sobre a aplicação do regulamento. O manual de referência é atualizado regularmente (sobretudo numa base anual) a fim de incluir as informações, a documentação e as orientações mais recentes relevantes para a recolha de estatísticas sobre transportes ferroviários.

Em 2019, o Eurostat, em estreita cooperação com a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa e o Fórum Internacional de Transportes, copublicou a quinta edição do glossário para estatísticas dos transportes (*Glossary for transport statistics*), que inclui uma secção atualizada e melhorada sobre o transporte ferroviário. O glossário visa harmonizar as definições das estatísticas dos transportes a nível europeu e internacional.

2.6 DIVULGAÇÃO DOS DADOS

O Eurostat divulga os dados recolhidos ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/643 através da sua base de dados de divulgação, que é de acesso livre a partir do sítio Web do Eurostat. Existem 26 quadros sobre o transporte ferroviário, que são atualizados regularmente e complementados por ficheiros de metadados detalhados.

O Eurostat também produz os artigos «*Statistics Explained*» (Estatísticas explicadas), que proporcionam uma análise dos dados destinada aos meios de comunicação e ao público em geral[7]. Os dados são divulgados igualmente através de extrações de dados personalizadas para utilizadores e decisores políticos, bem como de artigos e publicações do Eurostat (por exemplo, a publicação estatística *Energy, transport and environment statistics*[8] - Estatísticas sobre energia, transportes e ambiente).

3. EVOLUÇÃO FUTURA DAS ESTATÍSTICAS DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

O Pacto Ecológico Europeu anunciou um conjunto de políticas transformadoras em todos os setores económicos, incluindo os transportes. As estatísticas sobre o transporte ferroviário de mercadorias e passageiros podem ajudar a definir e monitorizar objetivos políticos, fornecendo dados sobre os volumes de mercadorias transportadas, o número de passageiros, os quilómetros percorridos, assim como sobre o equipamento e as infraestruturas. Essas informações são recolhidas ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/643 e a partir de questionários com caráter voluntário.

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Category:Rail (Disponível apenas em inglês).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001 (Disponível apenas em inglês).

A confidencialidade dos dados em alguns países limita o potencial de recolha destas informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/643. O Eurostat, juntamente com os Estados-Membros, investigará se e de que forma as restrições impostas pela confidencialidade dos dados podem ser atenuadas.

Para ter uma cobertura mais ampla das estatísticas dos transportes ferroviários, o Eurostat assinou um acordo administrativo com a Agência Ferroviária da União Europeia para receber e publicar dados sobre:

(i) a extensão das linhas e vias equipadas com o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS);

(ii) o número de estações ferroviárias equipadas com instalações para pessoas com mobilidade reduzida.

Os primeiros dados, publicados no terceiro trimestre de 2020, dizem respeito à extensão das linhas equipadas com o ERTMS.

Além disso, o Eurostat está a desenvolver uma matriz de distâncias ferroviárias para ajudar a calcular os indicadores de repartição modal por classe de distância sem impor encargos adicionais aos países declarantes. A matriz de distâncias para a ferrovia baseia-se no nível NUTS 2 da nomenclatura das regiões, de modo a corresponder à recolha de dados regionais para o transporte ferroviário no âmbito do anexo IV do Regulamento (UE) 2018/643. O desenvolvimento da matriz de distâncias dependerá da melhoria das redes geográficas. A sua aplicação dependerá principalmente da disponibilidade e da qualidade dos dados ferroviários a nível regional.

A cobertura geográfica das estatísticas dos transportes ferroviários poderia ser alargada no caso de futuros alargamentos da UE e participação voluntária de outros países e/ou organizações internacionais através de acordos de cooperação.

De acordo com o questionário enviado em abril de 2020, os Estados-Membros não veem necessidade de alterar ou melhorar o Regulamento (UE) 2018/643. Não foram identificadas novas necessidades dos utilizadores. No entanto, as novas iniciativas políticas nacionais, europeias e internacionais em matéria de sustentabilidade e de transformação dos sistemas de transporte podem criar novas necessidades em matéria de dados. Uma vez identificadas tais necessidades, terão de ser avaliadas e debatidas em tempo útil no âmbito do Grupo de peritos em estatísticas dos transportes ferroviários.

4. CONCLUSÕES

O Regulamento (UE) 2018/643 foi implementado com êxito e os resultados são considerados positivos. Um mecanismo bem estabelecido no Eurostat e a nível nacional permite produzir estatísticas comparáveis e de elevada qualidade.

O Eurostat está a envidar todos os esforços para ajudar os Estados-Membros a implementar o regulamento e a produzir estatísticas de elevada qualidade. Desenvolveu um sistema informático e introduziu métodos de comunicação com vista a minimizar os encargos de gestão dos dados para os países declarantes. O Eurostat tem também fornecido orientações sobre a forma de melhorar a qualidade dos dados e reduzir os encargos de recolha e comunicação de dados.

As estatísticas dos transportes ferroviários têm uma aplicação imediata no desenvolvimento, na implementação e monitorização das políticas a nível nacional e europeu. Para além dos decisores políticos, várias organizações e outros utilizadores, enquanto investigadores e analistas, mostraram interesse pelos dados, e o Eurostat garante que estas estatísticas

ferroviárias continuam a ter grande visibilidade graças à sua divulgação através múltiplos canais.