COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 24.3.2025
COM(2025) 116 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] estabelece que, após consultar o Comité do Sistema Estatístico Europeu, a Comissão deve apresentar um relatório, ao Parlamento Europeu e ao Conselho, sobre a aplicação desse regulamento e sobre a evolução futura, até 31 de dezembro de 2020 e, seguidamente, de quatro em quatro anos. O presente relatório é o segundo que cumpre este requisito[2].

A primeira secção do presente relatório explica os antecedentes, o contexto político a utilização de dados e o âmbito de aplicação do Regulamento. A segunda secção descreve a sua execução pelos Estados-Membros e pela Comissão (Eurostat), os encargos e custos dos Estados-Membros em termos da recolha de dados, as questões metodológicas e de qualidade dos dados, e as várias modalidades de publicação das estatísticas sobre o transporte ferroviário. As duas últimas secções referem-se a eventuais desenvolvimentos futuros das estatísticas relativas ao transporte ferroviário e apresentam as principais conclusões do relatório.

1.2 CONTEXTO DO QUADRO 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 carga 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 E UTILIZAÇÃO DE DADOS

O desenvolvimento de uma política comum de transportes na UE requer um profundo conhecimento da extensão e da evolução do transporte ferroviário.

O Pacto Ecológico Europeu[3] é uma estratégia de crescimento para tornar a economia da UE sustentável, ao converter os desafios climáticos e ambientais em oportunidades em todos os domínios de intervenção política e proporcionando uma transição justa e inclusiva para todos. Em 2022, o setor dos transportes (incluindo bancas internacionais) representava cerca de 28,9 % das emissões de gases com efeito de estufa da UE. Para alcançar a neutralidade climática, será necessário alcançar até 2050 uma redução de 90 % das emissões dos transportes. O transporte ferroviário de mercadorias é a espinha dorsal logística sustentável da economia e o transporte ferroviário contribui de modo significativo para alcançar os objetivos

[1] JO L 112 de 2.5.2018, p. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj
[2] O primeiro relatório foi adotado em 18 de dezembro de 2020 (COM (2020) 838 final).
[3] COM(2019) 640 final.

climáticos em consonância com o crescimento económico e o crescimento do setor dos transportes.

Em dezembro de 2020, a Comissão apresentou também a «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro»[4], que descreve as medidas previstas para transformar o sistema de transportes da UE em consonância com as ambições do Pacto Ecológico Europeu. A estratégia de mobilidade prossegue a visão de uma mobilidade sustentável, a preços acessíveis, inclusiva, inteligente, resiliente e competitiva e exige uma transformação fundamental do setor dos transportes. Uma das abordagens da estratégia de mobilidade consiste em aumentar a utilização de modos menos poluentes e transferir uma proporção substancial do atual transporte de mercadorias por estrada (75 %) para o transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores. Uma das prioridades da Comissão para 2024-2029 no domínio dos transportes é apresentar um plano para uma ambiciosa rede ferroviária europeia de alta velocidade para ajudar a ligar as capitais da UE, nomeadamente através de comboios noturnos, e acelerar o transporte ferroviário de mercadorias.

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

- abrir o mercado dos transportes ferroviários à concorrência,
- aumentar a interoperabilidade e a segurança das redes nacionais,
- desenvolver as infraestruturas de transporte ferroviário.

Os dados recolhidos ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/643 desempenham um papel importante na tomada de decisões da UE e na conceção e acompanhamento das políticas da UE. Os resultados da recolha de dados são fundamentais para acompanhar o mercado ferroviário da UE e são regularmente utilizados como referência nas comunicações, nos documentos de trabalho dos serviços e nas avaliações de impacto da Comissão. O conhecimento profundo do mercado contribui para a aumentar a competitividade das empresas do setor. O Regulamento produz estatísticas que também podem ser utilizadas para avaliar o potencial da transferência do transporte de mercadorias da estrada para os caminhos de ferro.

Além disso, os Estados-Membros têm assinalado que os dados recolhidos no âmbito do Regulamento são necessários a nível nacional de modo a:

- observar a evolução da atividade de transporte ferroviário através da monitorização a curto prazo (com dados trimestrais) e da monitorização a longo prazo (com dados anuais),
- realizar análises nacionais de tendências e estabelecer marcos de referência com outros países,
- acompanhar a evolução da quota dos caminhos de ferro no conjunto dos transportes europeus em comparação com outros modos de transporte (repartição modal).

[4] COM(2020) 789 final.

Neste contexto, os Estados-Membros indicaram que os dados são utilizados por:

- autoridades nacionais,
- universidades, instituições de investigação e modeladores,
- instituições económicas,
- indústria ferroviária, para efeitos de análise e planeamento,
- organizações internacionais, como o Fórum Internacional de Transportes e a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa,
- decisores políticos a nível nacional para o planeamento, a monitorização de objetivos e a tomada de decisões.

1.4 COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES

O Regulamento (UE) 2018/643 aplica-se direta e integralmente a todos os Estados-Membros, que têm de fornecer os dados nele previstos. Apenas Malta e Chipre, que não dispõem de infraestruturas ferroviárias e, por conseguinte, não têm atividades de transporte ferroviário, não são obrigados a aplicar o regulamento.

Os dados sobre o transporte ferroviário são também fornecidos por três países da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) - Noruega, Suíça e Listenstaine. Cinco países candidatos (Bósnia-Herzegovina, Montenegro, Macedónia do Norte, Sérvia e Turquia) fornecem dados numa base voluntária. Em junho de 2024, a Ucrânia transmitiu pela primeira vez um conjunto de dados relativos aos totais do transporte ferroviário de mercadorias e do transporte ferroviário de passageiros para o ano de referência de 2021. A Albânia, a Geórgia, o Kosovo[*] e a Moldávia estão atualmente a avaliar a disponibilidade de dados e a melhor forma de cumprir os requisitos do Regulamento (UE) 2018/643.

Em linha 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 ao nível NUTS 2[5] (quinquenalmente, para um período de referência de um ano),

(iv) estatísticas sobre fluxos de tráfego na rede ferroviária (quinquenalmente para um período de referência de um ano),

(v) estatísticas anuais menos pormenorizadas sobre a atividade de transporte de mercadorias e de passageiros das empresas ferroviárias com um volume total de transporte de mercadorias inferior a 200 milhões de toneladas-quilómetro e inferior a 500 000 toneladas, e das empresas com um volume total de transporte de passageiros inferior a 100 milhões de passageiros-quilómetro.

2. ACOMPANHAMENTO DA APLICAÇÃO DO REGULAMENTO

[*] Esta designação não afeta as posições relativas ao estatuto, e está conforme com a RCSNU 1244(1999) e o parecer do TIJ sobre a declaração de independência do Kosovo.

[5] Regulamento (CE) n.º 1059/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativo à instituição de uma Nomenclatura Comum das Unidades Territoriais Estatísticas (NUTS) http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj

2.1 CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS

Regista-se um elevado grau cumprimento das obrigações estabelecidas no Regulamento (UE) 2018/643 em matéria de fornecimento de dados, sendo que todos os Estados-Membros fornecem regulamente os conjuntos de dados solicitados nos prazos estabelecidos. 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.

De modo a impedir a divulgação direta ou indireta de informações relativas a empresas ferroviárias específicas, vários Estados-Membros assinalam como confidenciais os dados ferroviários que enviam. Nas últimas recolhas de dados, os dados anuais pormenorizados relativos ao transporte ferroviário de passageiros transmitidos pela Bélgica, França, Hungria, Polónia e Países Baixos foram tratados como confidenciais ou parcialmente confidenciais, enquanto para a Bélgica, a Polónia e a Suécia os dados anuais pormenorizados sobre o transporte ferroviário de mercadorias foram comunicados total ou parcialmente como confidenciais. Observa-se uma taxa de confidencialidade mais elevada na recolha de dados quinquenais regionais (nível NUTS 2). Nos casos de dados confidenciais, o Eurostat aplica regras e medidas para impedir a respetiva divulgação.

2.2 MÉTODOS DE RECOLHA DE DADOS UTILIZADOS NOS ESTADOS-MEMBROS

As empresas ferroviárias recolhem dados segundo os métodos adotados por cada país e transmitem-nos às autoridades nacionais, que são responsáveis pelo tratamento dos dados. O *manual de referência do Eurostat sobre estatísticas dos transportes ferroviários*[6] («Reference Manual on Rail transport statistics») inclui um capítulo dedicado às metodologias nacionais, com um subcapítulo sobre a compilação de dados e a gestão da qualidade.

Um estudo do Eurostat de 2021 sobre empresas estrangeiras que operam em redes ferroviárias nacionais concluiu que alguns países têm dificuldade em obter dados dessas empresas, uma vez que não se lhes pode impor uma obrigação de comunicação de informações. O estudo recomendou determinadas medidas para superar estes obstáculos.

2.3 ENCARGOS ADMINISTRATIVOS E CUSTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS

O Regulamento (UE) n.º 2018/643 está concebido para reduzir ao mínimo os encargos para os Estados-Membros. A maioria dos Estados-Membros não tem de tomar medidas adicionais, uma vez que os seus processos existentes são adequados para cumprir os requisitos do Regulamento em matéria de recolha de dados.

De acordo com as informações nos metadados nacionais que complementam os dados sobre o transporte ferroviário, a maioria dos países declarantes considera que o volume de trabalho relacionado com o fornecimento de dados é aceitável. Na maioria dos países declarantes, o encargo de responder recai principalmente sobre as empresas ferroviárias ou os operadores

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (disponível apenas em inglês).

ferroviários, e é reduzido ao mínimo. Os inquiridos podem transmitir os dados necessários através de uma interface de dados ou por correio eletrónico. Os inquiridos só são contactados se houver erros de plausibilidade que não possam ser resolvidos pelas autoridades de estatística nacionais. Os países capazes de quantificar os custos e os encargos da sua recolha de dados ferroviários comunicam disparidades significativas. Estas diferenças de custos e de encargos dependem do número de empresas e do volume dos dados recolhidos, que varia de país para país, bem como dos sistemas nacionais de compilação de dados. Em alguns casos, o número de empresas ferroviárias que respondem aumentou desde a entrada em vigor do regulamento, com um impacto correspondente nos custos e encargos associados. No entanto, o regulamento estabeleceu limiares para a magnitude da atividade de transporte, a fim de limitar os encargos com a comunicação de informações, mantendo a qualidade das estatísticas. No entanto, os países consideram que os dados sobre o transporte ferroviário têm um valor significativo e que os benefícios das estatísticas resultantes superam os encargos e os custos para os inquiridos e os institutos de estatística.

Redução dos encargos administrativos e simplificação

A redução dos encargos administrativos é um dos objetivos constantes da Comissão. Em colaboração com autoridades de estatística nacionais, o Eurostat tem realizado ações específicas destinadas a reduzir os encargos da recolha e comunicação de dados para as autoridades nacionais. Estas ações incluem:

1. O desenvolvimento de instrumentos, como o geovisualizador do Eurostat, para facilitar a comunicação de dados regionais ao nível NUTS 2. O geovisualizador do Eurostat tem uma função de pesquisa que facilita a pesquisa de códigos NUTS. Os países declarantes podem indicar o nome de uma estação ferroviária ou de um ponto de partida/chegada, e o geovisualizador fornece o código NUTS adequado. O Eurostat é também capaz de elaborar uma lista de todas as estações ferroviárias com os códigos NUTS correspondentes.

2. Novas ferramentas de validação, que permitem aos países declarantes validar os seus dados antes de os transmitirem oficialmente ao Eurostat (pré-validação), e receber informações sobre erros para cada conjunto de dados específico;

3. Reuniões regulares de peritos dos Estados-Membros, dos países da EFTA, dos países candidatos e potenciais candidatos no âmbito do Grupo de peritos em estatísticas do transporte ferroviário da Comissão a fim de fazer um intercâmbio de boas práticas na recolha e tratamento de dados sobre o transporte ferroviário.

Uma consulta dos Estados-Membros realizada em junho de 2024 indicou que o quadro definido pelo Regulamento (UE) 2018/643 é suficiente para satisfazer as necessidades dos utilizadores sem impor encargos excessivos aos inquiridos.

2.4 VALIDAÇÃO DOS DADOS E QUALIDADE DOS DADOS ESTATÍSTICOS RECEBIDOS

A recolha e a transmissão de dados são da responsabilidade dos Estados-Membros, mas o Eurostat toma todas as medidas necessárias para assegurar estatísticas de elevada qualidade e detetar eventuais erros ou inverosimilidades nos dados recebidos. Desde 2023 que o Eurostat tem aplicado um sistema informático sofisticado para a gestão de dados, com duas

componentes melhoradas: novas ferramentas de validação de dados, e um *software* poderoso («Statistical Analysis Systems» — SAS) para o tratamento, o controlo da qualidade e a publicação dos dados sobre o transporte ferroviário.

Os países declarantes transmitem conjuntos de dados ao Eurostat através do portal EDAMIS através de uma estrutura compatível com a norma SDMX («Statistical Data and Metadata eXchange»). Em seguida, é aplicado um sólido processo de validação em duas etapas aos conjuntos de dados recebidos:

- em primeiro lugar, a ferramenta STRUVAL (STRUctural VALidation) valida cada conjunto de dados em termos de formato, exaustividade dos campos obrigatórios e correção da estrutura e dos códigos utilizados,
- em segundo lugar, a ferramenta CONVAL (CONtent VALidation) valida o conteúdo de cada conjunto de dados com base em regras e limites predefinidos. Os países declarantes recebem um relatório de validação pormenorizado para cada conjunto de dados transmitido, que contém pormenores que facilitam a correção de eventuais erros. O Eurostat atualiza constantemente as regras de validação aplicadas para dar resposta à evolução das necessidades e garantir a produção de estatísticas de elevada qualidade.

De um modo geral, a qualidade dos dados transmitidos é muito boa. No entanto, todos os países declarantes reveem os seus dados se forem detetados erros pelas ferramentas de validação STRUVAL e CONVAL.

Como etapa seguinte, o Eurostat verifica a coerência das séries cronológicas e a coerência entre os conjuntos dos dados sobre o transporte ferroviário trimestrais e anuais. Assim que todos os controlos de dados detetem problemas ou assim que os países tenham revisto os seus conjuntos de dados ou explicado quaisquer incoerências, os dados são armazenados para posterior tratamento e publicação na base de dados em linha do Eurostat.

2.5 APOIO METODOLÓGICO AOS ESTADOS-MEMBROS

O Eurostat presta aos países declarantes um apoio constante relativamente à aplicação do Regulamento (UE) 2018/643, aos dados sobre o transporte ferroviário solicitados e à metodologia adequada para a sua compilação.

As reuniões do Grupo de peritos em estatísticas dos transportes ferroviários constituem uma oportunidade para Estados-Membros, países da EFTA, países candidatos e potenciais candidatos discutirem a qualidade dos dados, questões metodológicas e novos projetos. A aplicação do regulamento é também um ponto regular da ordem de trabalhos nas reuniões anuais 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 países declarantes sobre a aplicação do regulamento. O manual de referência é atualizado regularmente (normalmente 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»[7]), 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. As três organizações planeiam uma grande atualização do glossário. Está prevista a publicação de uma nova versão em 2025.

2.6 DIVULGAÇÃO DOS DADOS

Base de dados em linha do Eurostat

O Eurostat divulga os dados recolhidos ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/643 através da sua base de dados em linha, que é de acesso livre no sítio Web do Eurostat. Há 26 quadros sobre o transporte ferroviário, que são atualizados regularmente e complementados por ficheiros de metadados detalhados europeus e nacionais.

A cada cinco anos, o Eurostat atualiza dois conjuntos de dados com estatísticas regionais (nível NUTS 2) sobre o transporte de mercadorias e de passageiros (anexo IV do regulamento); e cria cerca de 28 conjuntos de dados (um por cada país declarante) sobre os fluxos de tráfego na rede ferroviária (anexo V do regulamento). O ano de referência mais recente disponível para estas estatísticas é 2020.

Produtos de divulgação

O Eurostat produz dois artigos *Statistics Explained* destinados aos meios de comunicação social e ao público em geral sobre o transporte ferroviário que fornecem uma panorâmica dos desenvolvimentos mais importantes e uma análise dos dados recolhidos ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/643:

- *Estatísticas do transporte ferroviário de mercadorias*[8]
- *Estatísticas do transporte ferroviário de passageiros — dados trimestrais e anuais*[9]

Estes artigos são atualizados anualmente assim que se finaliza a recolha de dados para um determinado ano de referência.

Outros meios de divulgação

Os dados sobre o transporte ferroviário são também divulgados através de extrações de dados personalizadas para os utilizadores nos artigos noticiosos do Eurostat (por exemplo, *Transporte ferroviário de mercadorias diminuiu ligeiramente em 2022*[10]) e noutras publicações do Eurostat, como «Key figures on European transport»[11], «Key figures on

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (disponível em inglês, francês e alemão).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (disponível apenas em inglês).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (disponível apenas em inglês).
[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (disponível apenas em inglês).

Europe»[12], e o *anuário regional do Eurostat*[13]. Os dados são igualmente divulgados nas publicações de outras direções-gerais da Comissão, em especial as da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (por exemplo, no seu livro de bolso estatístico, «Statistical pocketbook»[14]), e nas publicações da Agência Ferroviária da União Europeia (ERA). Todos os dados incluídos em extrações personalizadas e publicações são igualmente publicados na base de dados em linha do Eurostat.

Os dados sobre o transporte ferroviário estão igualmente incluídos no *relatório de acompanhamento do desenvolvimento sustentável*[15], que acompanhar os progressos do objetivo político da UE de transferir o transporte de mercadorias do transporte rodoviário para o transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores. Esse relatório analisa a proporção do transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores no transporte terrestre de mercadorias em toneladas-quilómetro em termos de desenvolvimento a curto prazo e longo prazo. Outro indicador principal dessa publicação é o desenvolvimento a curto e a longo prazo da percentagem de autocarros e comboios no transporte terrestre de passageiros.

3. EVOLUÇÃO FUTURA DAS ESTATÍSTICAS DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

O Pacto Ecológico Europeu apresentou 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 principalmente ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/643 e, em parte, através de uma recolha voluntária de dados — o *questionário comum Eurostat/ITF/UNECE sobre estatísticas dos transportes terrestres*.

A confidencialidade dos dados em alguns países limita o potencial de publicação de todos os dados recolhidos ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/643 e de alguns agregados da UE. O Eurostat e os Estados-Membros debatem constantemente de que forma as restrições impostas pela confidencialidade dos dados podem ser atenuadas.

Para alcançar 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:

- a extensão das linhas e vias equipadas com o sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS),
- o número de estações ferroviárias equipadas com instalações para pessoas com mobilidade reduzida.

[12] https://doi.org/10.2785/494153 (disponível em inglês, francês e alemão).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (disponível em inglês, francês e alemão).
[14] https://doi.org/10.2832/319371 (Disponível apenas em inglês).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (disponível apenas em inglês).

Os dados relativos às linhas equipadas com o ERTMS têm sido publicados anualmente desde o terceiro trimestre de 2020. O resto dos dados acima referidos serão publicados quando a ERA os disponibilizar.

Desde 2022 que a ERA e o Eurostat têm também coordenado os seus esforços para obter dados mais harmonizados e coerentes sobre as infraestruturas ferroviárias e os equipamentos de transporte. Uma das principais tarefas consistiu em comparar os dados georreferenciados sobre troços de linha ferroviária fornecidos pelo registo da infraestrutura ferroviária da ERA (RINF) com os dados sobre segmentos de rede transmitidos para efeitos do anexo V do Regulamento (UE) 2018/643. Essa comparação permitiu identificar e justificar diferenças de âmbito entre os dois conjuntos de estatísticas e permitir a publicação dos primeiros mapas dos fluxos de tráfego por segmento da rede ferroviária em 2023 para o ano de referência de 2020. Além da colaboração estabelecida com a ERA, a recolha de dados para o anexo V para o ano de referência de 2025 será facilitada pela utilização das informações do RINF (por exemplo, nomes das estações e linhas ferroviárias e características dos segmentos de rede registados no RINF por troço).

O Eurostat desenvolveu 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 os caminhos de ferro baseia-se na classificação das regiões segundo o nível NUTS 2, de modo a corresponder à recolha de dados regionais sobre o transporte ferroviário no âmbito do anexo IV do Regulamento (UE) 2018/643. A continuação do desenvolvimento da própria matriz de distâncias depende da melhoria das redes geográficas. Contudo, a sua aplicação dependerá principalmente da disponibilidade e da qualidade dos dados ferroviários comunicados a nível regional (por exemplo, comunicação de dados reduzida de regiões desconhecidas por países).

A cobertura geográfica das estatísticas dos transportes ferroviários poderá ser ampliada em resultado de futuros alargamentos da UE. O Eurostat apoia os esforços dos países candidatos e dos potenciais candidatos para cumprir o Regulamento (UE) 2018/643 ao debater questões metodológicas, a qualidade dos dados e os progressos futuros.

De acordo com um questionário enviado em junho de 2024 aos membros do Grupo de peritos em estatísticas do transporte ferroviário, os Estados-Membros não veem necessidade de alterar ou melhorar o Regulamento (UE) 2018/643. Os encargos para os inquiridos irão assim manter-se ao nível atual. 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, essas necessidades terão de ser avaliadas e debatidas em tempo útil no âmbito do Grupo de peritos em estatísticas dos transportes ferroviários.

4. CONCLUSÕES

A experiência adquirida e os resultados obtidos com a execução do Regulamento (UE) n.º 2018/643 relativo às estatísticas do transporte ferroviário continuam a ser positivos. Os Estados-Membros cumprem as obrigações em matéria de fornecimento de dados e os recursos afetados, tanto a nível nacional como a nível da Comissão, permitem a produção de resultados de elevada qualidade. A Comissão apoia os Estados-Membros na aplicação do regulamento e

incentiva os países candidatos e potenciais candidatos a obterem e compilarem dados sobre o transporte ferroviário junto dos gestores de infraestruturas nacionais, das empresas ferroviárias ou dos respetivos ministérios nacionais dos transportes. A Comissão modernizou o seu sistema informático de validação e tratamento de dados sobre o transporte ferroviário, facilitando o trabalho das autoridades de estatística nacionais. O Grupo de peritos da Comissão em estatísticas do transporte ferroviário continua a ser o órgão onde a execução do Regulamento e as suas potenciais melhorias são ativamente debatidas.

O Regulamento (UE) n.º 2018/643 continua a ser um instrumento eficiente e eficaz para a elaboração de estatísticas fiáveis e comparáveis sobre o transporte ferroviário, tanto a nível nacional como da UE. As estatísticas produzidas são divulgadas na base de dados em linha do Eurostat, em artigos estatísticos, artigos noticiosos e extrações de dados personalizadas. As estatísticas dos transportes ferroviários são valiosas para os decisores políticos, o setor ferroviário e as organizações nacionais e para a conceção e avaliação das políticas da UE que visam promover transportes sustentáveis, limpos e seguros.