COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 6.2.2019
COM(2019) 51 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Sexto relatório de acompanhamento da evolução do mercado ferroviário

{SWD(2019) 13 final}

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Sexto relatório de acompanhamento da evolução do mercado ferroviário em conformidade com o artigo 15.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho

1. Introdução

O setor ferroviário[1] gera um importante contributo para a economia da UE, empregando diretamente cerca de um milhão de pessoas (empresas ferroviárias, gestores das infraestruturas). Nas ferrovias europeias, são transportados anualmente cerca de 1,6 mil milhões de toneladas de mercadorias e nove mil milhões de passageiros. O transporte ferroviário é crucial para a estratégia da UE destinada a promover um setor dos transportes mais sustentável, a coesão económica e social e a conectividade a nível nacional e entre os Estados-Membros.

O presente relatório é a sexta edição dos relatórios de acompanhamento do mercado ferroviário apresentados pela Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho em conformidade com o artigo 15.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE[2]. O objetivo do presente relatório consiste em apresentar uma sinopse dos principais desenvolvimentos nos mercados ferroviários no contexto dos objetivos da política do mercado ferroviário da UE[3]. Abrange um amplo conjunto de temas, como a evolução do mercado interno dos serviços ferroviários, as infraestruturas e os serviços disponíveis para as empresas ferroviárias, as condições-quadro (incluindo taxas[4]), o estado da rede, a utilização dos direitos de acesso e os obstáculos a uma utilização mais eficaz dos serviços ferroviários. O documento de trabalho dos serviços da Comissão que o acompanha contém uma análise pormenorizada.

O presente relatório é o primeiro a basear-se no questionário para prestação de informações criado pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/1100 da Comissão relativo ao acompanhamento do mercado ferroviário[5] («Regulamento RMMS»). Aplicável desde 1 de janeiro de 2016, o Regulamento RMMS deverá conduzir gradualmente a um conjunto de dados mais consistente e coerente, com um período de transição que termina no final do ano de referência de 2016.

---

1 No presente relatório, a expressão «setor ferroviário» remete para as empresas ferroviárias e para os gestores das infraestruturas ferroviárias.

2 Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

3 A Noruega participa no regime de acompanhamento do mercado ferroviário (RMMS), mas os dados relativos à Noruega não estão incluídos nas médias e nos totais da UE. Para além do relatório relativo ao mercado ferroviário, a Agência Ferroviária da União Europeia publica relatórios anuais sobre o desempenho dos transportes ferroviários do ponto de vista da segurança e relatórios bianuais sobre o desempenho dos transportes ferroviários do ponto de vista da interoperabilidade.

4 Não é possível realizar um acompanhamento exaustivo dos preços das tarifas ferroviárias pagas pelos clientes devido à grande diversidade de serviços oferecidos.

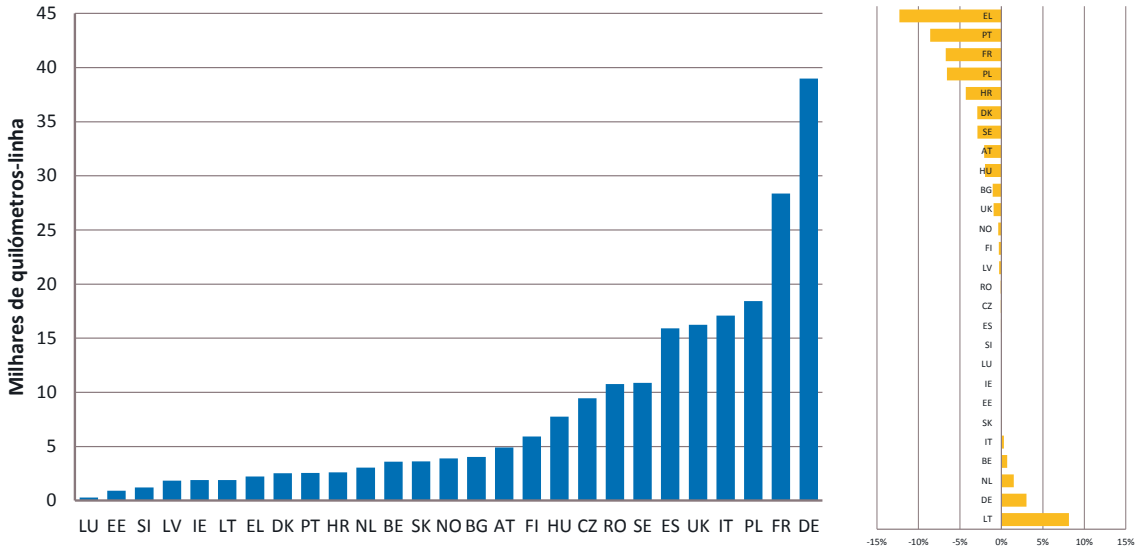
5 Regulamento de Execução (UE) 2015/1100 da Comissão, de 7 de julho de 2015, relativo às obrigações de prestação de informações que incumbem aos Estados-Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário (JO L 181 de 9.7.2015, p. 1).

Além dos dados do RMMS apresentados pelos Estados-Membros e pela Noruega, o presente relatório baseia-se também em contributos do *Statistical Pocketbook* «EU transport in figures»[6], em relatórios da Agência Ferroviária da União Europeia[7], em dados do Eurostat[8], em estatísticas recolhidas por várias organizações setoriais e em apresentações e estudos.

2. A rede ferroviária da UE

O **comprimento total da rede ferroviária da UE**[9] em 2016 era de cerca de 221 000 quilómetros-linha (1,6 % menos do que em 2011). A **densidade das redes ferroviárias nacionais** reflete as diferenças nas características geográficas dos países, tendo os países nórdicos e do Báltico as menores densidades da rede ferroviária relativamente à superfície e as maiores relativamente à população. Cerca de 54 % da rede da UE encontrava-se eletrificada em 2016, com um aumento de 2 097 km de linhas eletrificadas desde 2011 (+1,7 %). A **rede de alta velocidade** da UE abrangia mais de 8 400 quilómetros-linha no final de 2017, tendo o seu comprimento mais do que duplicado desde 2003.

Figura 1: Comprimento das redes nacionais em 2016 e mudança relativa, 2011-2016



Fonte: Statistical Pocketbook, 2018. Dados complementares de várias outras fontes.

3. Serviços às empresas ferroviárias

A identificação das instalações de serviço constitui ainda um desafio, atendendo à variabilidade dos serviços prestados e ao elevado número de diferentes operadores com dimensões diferentes.

Segundo os dados do RMMS disponíveis[10], em 2016 havia:

- 31 000 estações de passageiros;
- 2 358 terminais de mercadorias;

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
9 Incluindo a Noruega.
10 Dados incompletos, com lacunas e aplicação de definições diferentes. Os dados incluem a Noruega.

– 452 estações de triagem;

– 1 667 instalações de manutenção;

– 702 instalações marítimas e portuárias; bem como

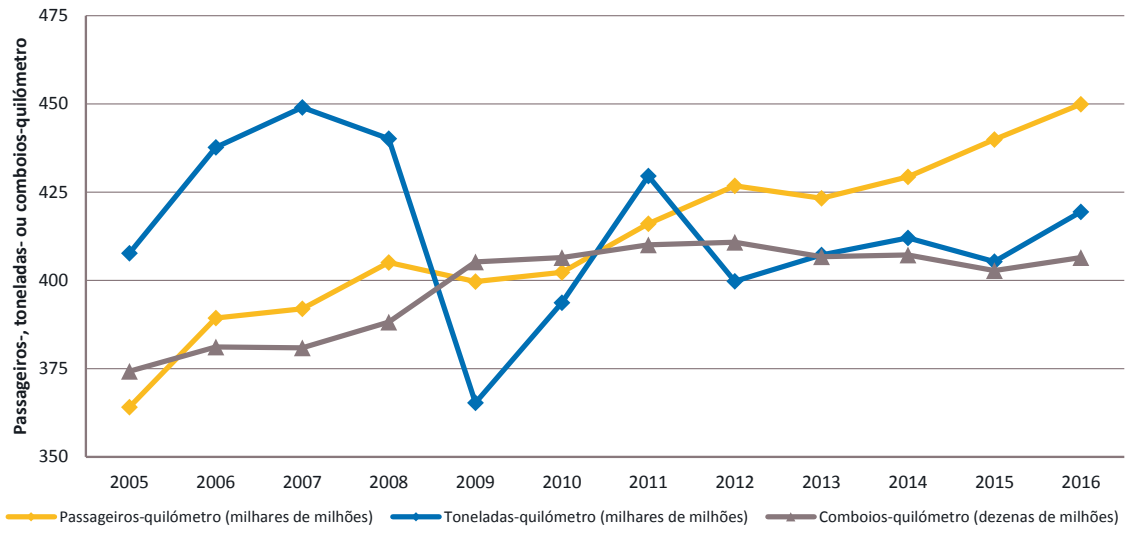
– 954 pontos de reabastecimento.

A Comissão está a desenvolver esforços relacionados com a aplicação do Regulamento (UE) 2017/2177 sobre o acesso às instalações de serviço[11], com a criação de um portal da UE para identificação das instalações ferroviárias e com a melhoria da aplicação do Regulamento RMMS para acompanhar essas instalações.

4. Evolução dos serviços ferroviários

Na UE, os comboios-quilómetro, que incluem os movimentos de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias, permaneceram estáveis entre 2009 e 2016. O tráfego ferroviário de passageiros continuou a aumentar 1,7 % por ano. Em sentido inverso, o transporte ferroviário de mercadorias teve dificuldade em inverter a queda de volumes sofrida em 2009, o ponto mais baixo da crise económica. A um pico, em 2011, seguiu-se uma recuperação lenta a partir de 2012[12].

Figura 2: Volumes de transporte de passageiros e de mercadorias, 2005-2016



Fonte: RMMS, 2018. Dados complementares de várias outras fontes e estimativas.

O transporte ferroviário tem potencial para desempenhar um papel significativo na aceleração da redução das emissões dos transportes. Os meios de transporte ferroviários representam apenas 2 % do consumo total de energia da UE no domínio dos transportes, apesar de terem transportado 11,2 % das mercadorias e 6,6 % dos passageiros de todos os modos de transporte em 2016. Trata-se também do único modo de transporte que reduziu

[11] Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário, JO L 307 de 23.11.2017, pp. 1-13.

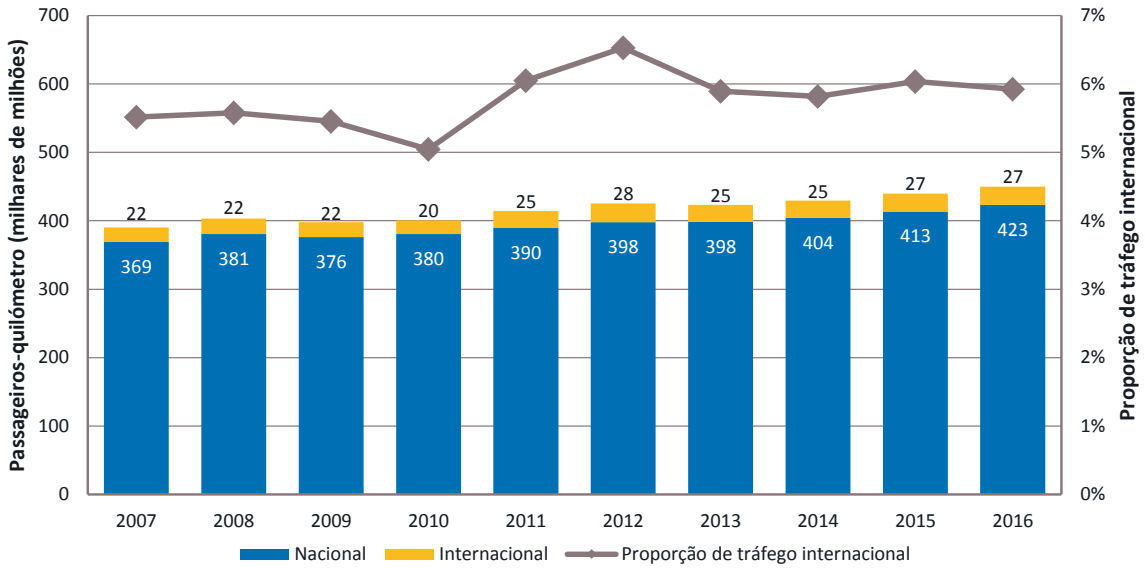
[12] Os dados sobre volumes comunicados no questionário anual do RMMS podem ser diferentes dos apresentados pelo Eurostat, devido ao âmbito de aplicação diferente, à possível dupla contabilização dos volumes de tráfego e aos ajustamentos (estimativas e integração a partir de outras fontes).

quase continuamente as emissões de CO_2 desde 1990: até 2016, representava apenas 0,5 % das emissões de CO_2 de todos os modos de transporte[13].

Tráfego de passageiros

Até 2016, os volumes de tráfego de passageiros na UE tinham atingido os 450 mil milhões de passageiros-quilómetro, de um total de 6 biliões de passageiros-quilómetro de transporte terrestre. O tráfego ferroviário de passageiros é sobretudo nacional, tendo apenas 6 % constituído transporte transfronteiras em 2016.

Figura 3: Evolução dos volumes de tráfego ferroviário de passageiros, 2007-2016

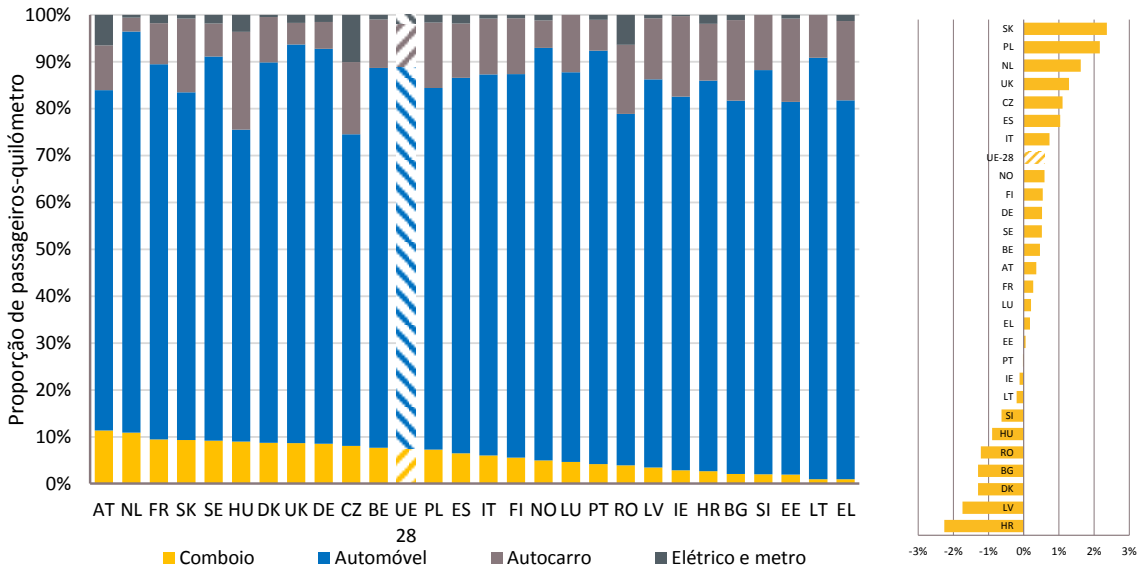


Fonte: RMMS, 2018. Dados complementares de várias outras fontes e estimativas.

A propensão média para viajar na UE aumentou de 830 passageiros-quilómetro por habitante em 2011 para 882 em 2016 (+1,2 % por ano). Enquanto a **quota modal** do transporte rodoviário de passageiros em relação ao **transporte terrestre** permaneceu acima de 80 %, a quota do transporte ferroviário de passageiros aumentou de 7,0 % para 7,6 % entre 2007 e 2016.

[13] Excluindo emissões indiretas decorrentes do consumo de eletricidade.

Figura 4: Repartição modal do transporte terrestre de passageiros por país em 2016 e alterações na quota do transporte ferroviário 2011-2016

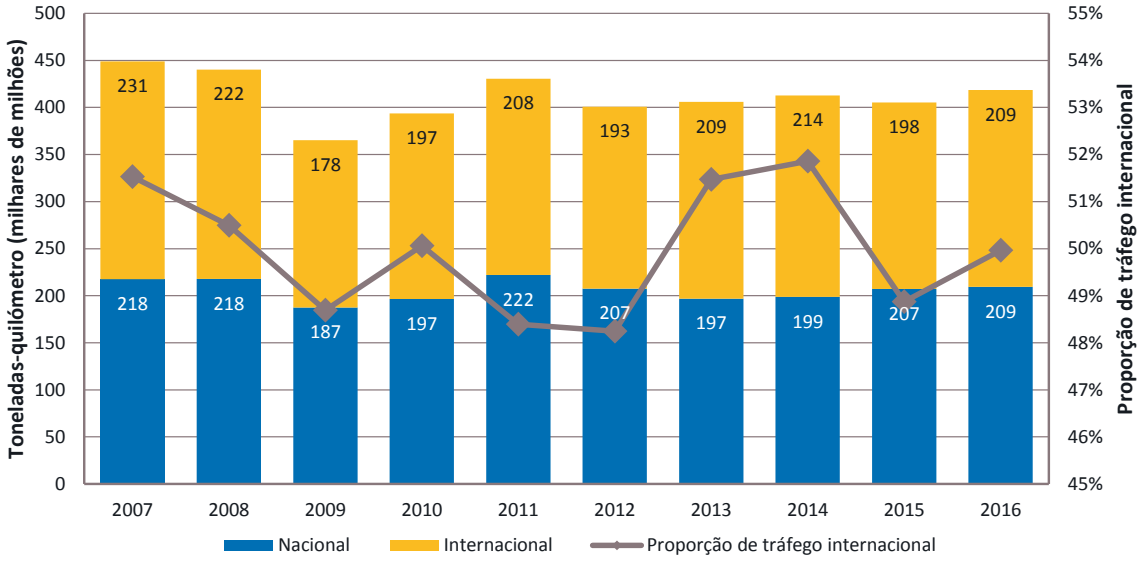


Fonte: Eurostat e Statistical Pocketbook, 2018. Dados de 2011 relativos à UE-27.

Transporte de mercadorias

Em 2016, os volumes de tráfego de mercadorias na UE tinham atingido os 419 mil milhões de toneladas-quilómetro, de um total de 2,5 biliões de toneladas-quilómetro de transporte terrestre. Cerca de metade do total de transporte ferroviário de mercadorias é transfronteiras. Este facto confere ao transporte ferroviário de mercadorias uma forte dimensão europeia e torna-o ainda mais sensível à falta de interoperabilidade e de cooperação entre redes ferroviárias nacionais, que pode afetar a sua competitividade.

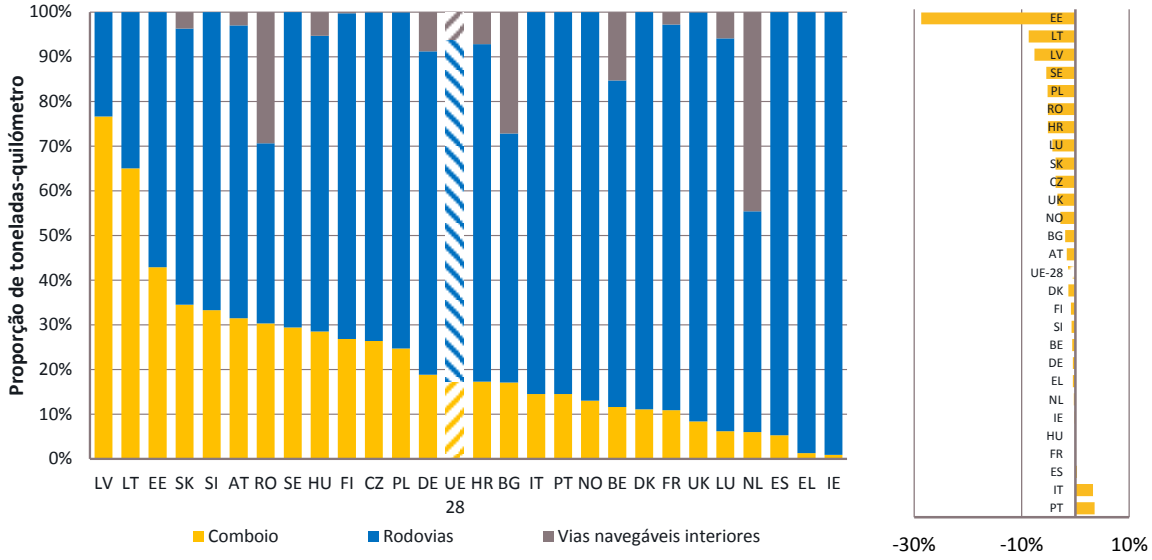
Figura 5: Evolução dos volumes de tráfego ferroviário de mercadorias, 2007-2016



Fonte: RMMS, 2018. Dados complementares de várias outras fontes e estimativas.

No que diz respeito à quota modal, desde o pico em 2011 (19 %), a quota do transporte ferroviário em relação ao transporte terrestre na UE diminuiu, apesar de se manter em aproximadamente 17 % em 2016, enquanto a quota do transporte rodoviário aumentou de 75 % para 76 %.

Figura 6: Repartição modal do transporte terrestre de mercadorias por país em 2016 e alterações na quota do transporte ferroviário 2011-2016



Fonte: Eurostat

5. Evolução das condições-quadro no setor ferroviário

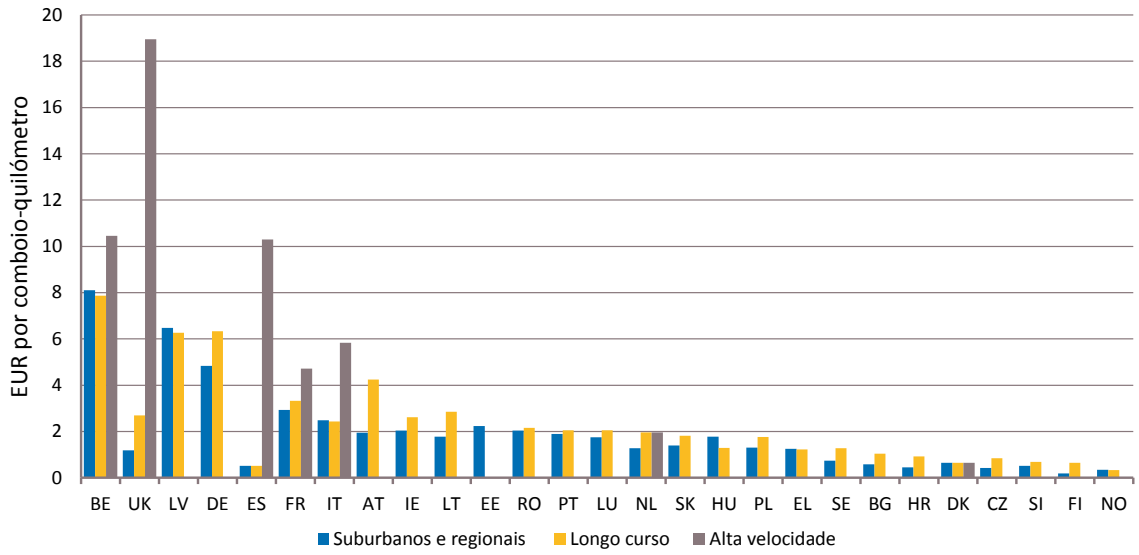
5.1. Taxas de utilização das infraestruturas

Na maioria dos países, as taxas de acesso às vias representaram mais de 80 % das receitas dos gestores das infraestruturas provenientes de taxas, quer nos comboios de passageiros quer nos comboios de mercadorias.

As taxas de acesso às vias no transporte ferroviário de alta velocidade (excluindo margens de lucro) são superiores às taxas de outros transportes de passageiros, atingindo o seu valor máximo no Reino Unido (19 EUR por comboio-quilómetro em 2016).

As taxas de acesso às vias nos comboios de passageiros convencionais de longo curso (excluindo margens de lucro) foram inferiores a 3 EUR por comboio-quilómetro na maior parte dos países.

Figura 7: Taxas de acesso (excluindo margens de lucro): comboios de passageiros por tipo por país, 2016

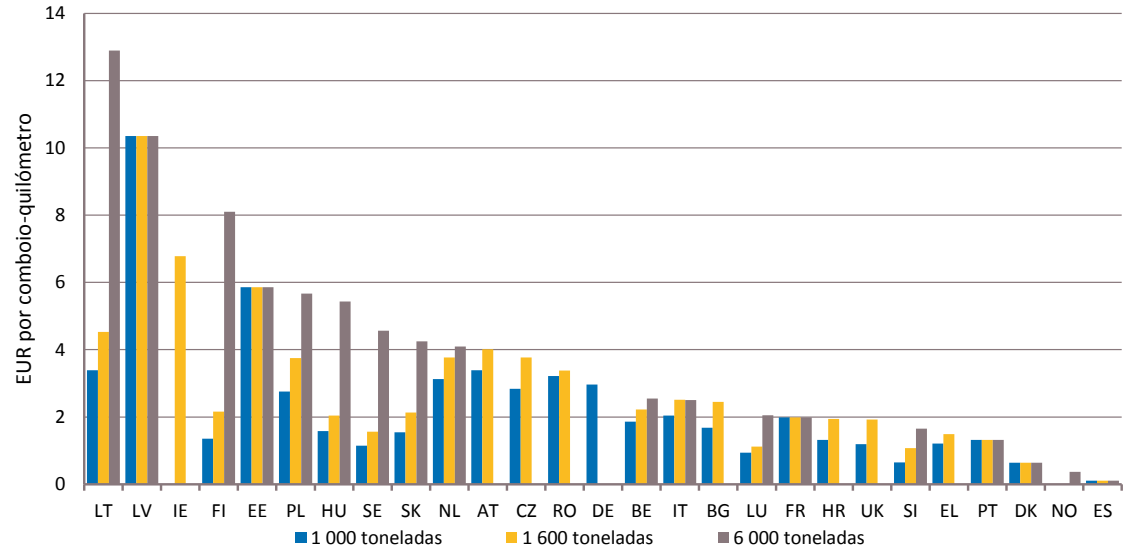


Fonte: RMMS, 2018. Os dados relativos a DE incluem as margens de lucro.

Os fretes (excluindo margens de lucro) são acompanhados no âmbito de três tonelagens brutas máximas diferentes (1 000, 1 600 e 6 000). Cinco Estados-Membros (Letónia, Estónia, França, Portugal e Dinamarca) aplicam uma taxa fixa por comboio-quilómetro. Na maioria dos restantes Estados-Membros, as taxas de acesso aumentam em função do tamanho da composição, mas nem sempre de forma proporcional à tonelagem.

Analisando os níveis de tarifação entre 2013 e 2016 (quando disponíveis), não existe uma clara tendência ascendente ou descendente quer nos comboios de passageiros quer nos comboios de mercadorias.

Figura 8: Taxas de acesso (excluindo margens de lucro): comboios de mercadorias por tipo por país, 2016

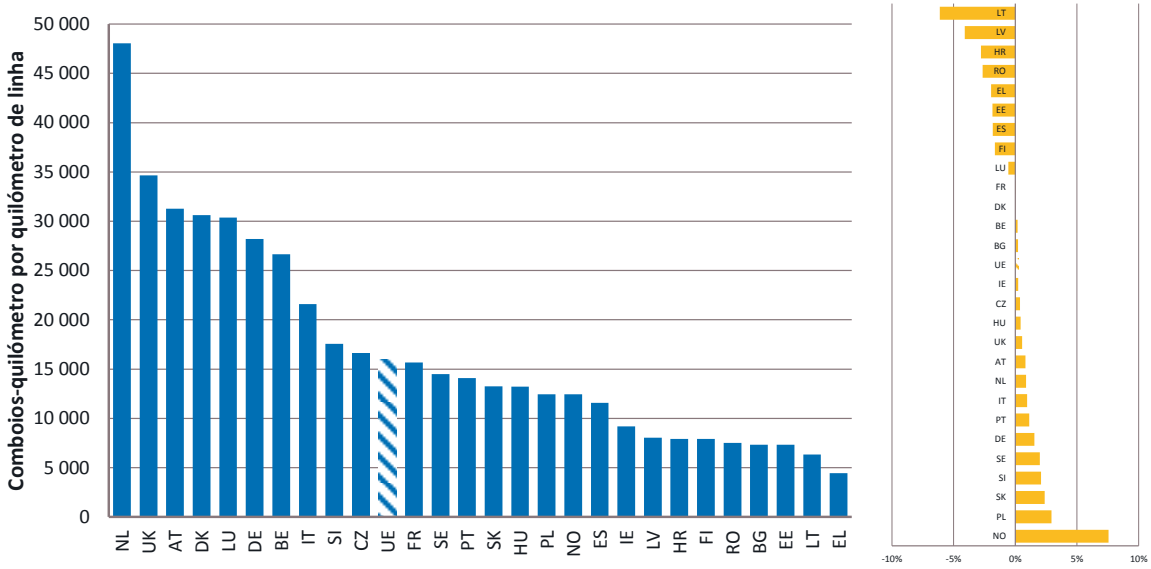


Fonte: RMMS, 2018. Em relação a DE: repartição por composição não disponível, o número apresentado inclui margens de lucro.

5.2. Atribuição de capacidade, limitações das infraestruturas e entraves a serviços ferroviários mais eficazes

As redes utilizadas de forma mais intensiva são as do noroeste europeu, incluindo os Países Baixos (com quase 50 000 comboios-quilómetro por quilómetro de linha em 2016) e o Reino Unido, a Áustria, a Dinamarca, o Luxemburgo, a Alemanha e a Bélgica, onde as taxas de utilização da rede foram superiores à média da UE em cerca de 70 %.

Figura 9: Utilização da rede em 2016 e taxa de crescimento média composta, 2011-2016



Fonte: RMMS, 2018, e Statistical Pocketbook, 2018.

O congestionamento realça a existência de limitações infraestruturais, o que impede que todo o tráfego potencial utilize a rede. O comprimento total das linhas declarado como congestionado (incluindo a Noruega) está a aumentar, tendo ascendido a quase 3 000 km em 2016, incluindo 1 000 km de corredores de transporte ferroviário de mercadorias; 40 % de todas as secções de linha congestionadas encontram-se no Reino Unido. Existe também um congestionamento considerável na Alemanha, em Itália e na Roménia, tendo todos estes países declarado mais de 100 km de linhas como congestionados.

Os serviços a que os Estados-Membros dão mais frequentemente prioridade são os prestados a título de obrigação de serviço público (OSP), que constituíram a primeira prioridade em 11 Estados-Membros, seguindo-se os serviços internacionais de transporte de passageiros e de mercadorias.

As limitações operacionais das infraestruturas também podem restringir o transporte ferroviário e representar um entrave a serviços ferroviários mais eficazes. A incompatibilidade dos sistemas nacionais legados de controlo dos comboios, em particular, constitui um entrave significativo à interoperabilidade. Por este motivo, a União introduziu um sistema europeu comum de sinalização — o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS). Segundo o novo Plano Europeu de Implantação do ERTMS[14], cerca de 30 %-40 % dos corredores da rede principal deverão

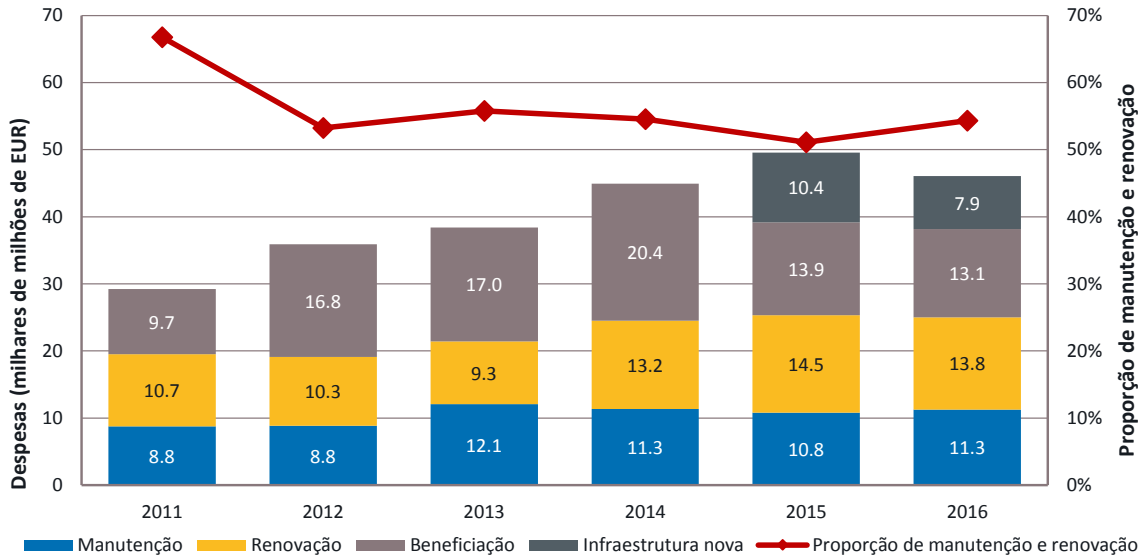
[14] Regulamento de Execução (UE) 2017/6 da Comissão, de 5 de janeiro de 2017, relativo ao Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário, JO L 3 de 6.1.2017, pp. 6-28.

estar equipados com o sistema ERTMS até 2023 (15 672 km): de momento, tal acontece apenas em um terço dos casos, pelo que há muito por fazer nos próximos anos.

5.3. Despesas de infraestrutura e financiamento

As despesas totais de infraestrutura da UE passaram de 29 mil milhões de EUR em 2011 para 50 mil milhões de EUR em 2015, tendo descido 3,5 mil milhões de EUR em 2016[15].

Figura 10: Despesas com infraestruturas e percentagem consagrada a manutenção e renovação, 2011-2016



Fonte: RMMS, 2018.

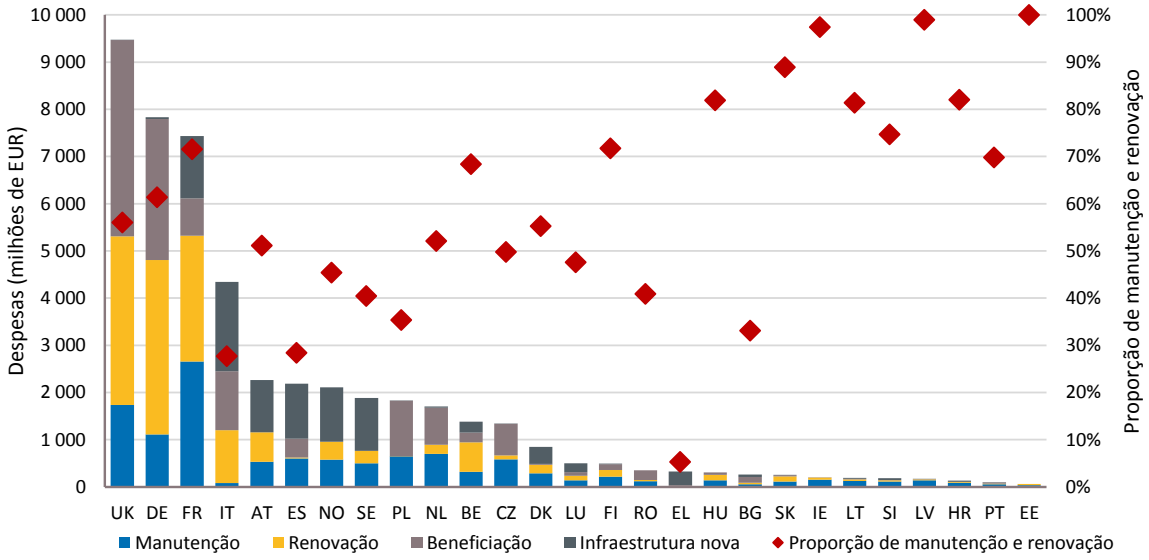
A UE pode cofinanciar ou apoiar projetos de investimento ferroviário através do Fundo de Coesão, do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, do Mecanismo Interligar a Europa, do Banco Europeu de Investimento e do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos. Foram atribuídos a investimentos ferroviários mais de 33 mil milhões de EUR de subvenções no âmbito do atual quadro financeiro da UE (2014-2020).

A manutenção e a renovação da rede existente para melhorar a segurança e o desempenho operacional e garantir um serviço fiável constituem um grande desafio para os gestores das infraestruturas, principalmente atendendo ao aumento do tráfego e aos exigentes objetivos de desempenho acordados entre as autoridades nacionais e os operadores.

Em 2016, as despesas totais comunicadas no que toca à manutenção e renovação ascenderam a 26 mil milhões de EUR[16]. A quota de despesas de manutenção e renovação situou-se em 54 % do total, mas com variações entre países, tendo os países da Europa Central e Oriental dedicado uma percentagem substancial da despesa à manutenção e renovação de linhas.

15 Excluindo a Noruega.
16 Incluindo a Noruega.

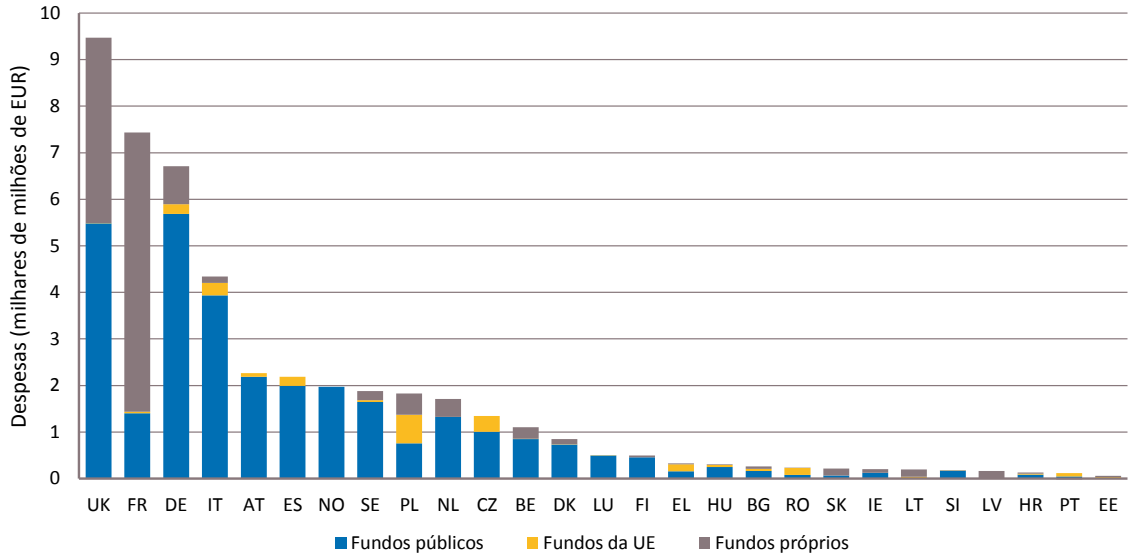
Figura 11: Despesas com infraestruturas e percentagem consagrada a manutenção e renovação por país, 2016



Fonte: RMMS, 2018. NO e SE incluem beneficiação com renovação.

Os gestores das infraestruturas obtêm recursos para a manutenção e a melhoria das suas infraestruturas ferroviárias a partir de diversas fontes, embora 70 % tenham tido origem nos orçamentos nacionais em 2016. Os seus recursos próprios incluem taxas de acesso às infraestruturas. A proporção de financiamento total gerado internamente foi mais elevada na Letónia (100 %), seguindo-se a Lituânia e a França (81 % em ambas), a Eslováquia (69 %) e o Reino Unido (42 %).

Figura 12: Financiamento do Estado para infraestruturas ferroviárias por fonte e por país, 2016



Fonte: RMMS, 2018.

5.4. Qualidade dos serviços de transporte ferroviário

Pontualidade e fiabilidade dos serviços de transporte de passageiros

Tendo por base a definição utilizada[17], 90 %, em média, dos serviços locais e regionais de transporte de passageiros foram **pontuais**. Os serviços de longo curso tendem a ser menos pontuais, já que as distâncias mais longas implicam frequentemente linhas com maior volume de tráfego e com tráfego misto. A **fiabilidade** dos serviços, medida em termos de taxas de anulação, situa-se geralmente abaixo dos 2 %, quer nos comboios de longo curso quer nos comboios locais e regionais.

Pontualidade e fiabilidade dos serviços de transporte de mercadorias

Só estão disponíveis dados limitados sobre a **fiabilidade** dos serviços de transporte de mercadorias, uma vez que os Estados-Membros ainda estavam a utilizar o período de transição para se adaptarem aos novos requisitos de prestação de informações estabelecidos no Regulamento RMMS. A maioria dos Estados-Membros comunicou que os serviços nacionais de transporte de mercadorias foram mais **pontuais**[18] do que os serviços internacionais do mesmo tipo. Os dados limitados disponíveis sugerem que a fiabilidade dos serviços de transporte de mercadorias é significativamente inferior à dos serviços de transporte de passageiros e que os serviços internacionais, principalmente devido às distâncias mais longas, são mais prejudicados do que os nacionais.

Segurança

O transporte ferroviário continua a ser um dos modos de transporte mais seguros. Houve 964 vítimas mortais[19] nas ferrovias na Europa em 2016: a maior parte dos casos diz

[17] O RMMS considera um comboio de passageiros pontual se tiver um atraso igual ou inferior a cinco minutos.

[18] O RMMS considera um comboio de mercadorias pontual se tiver um atraso igual ou inferior a 15 minutos.

[19] Excluindo suicídios. Mais informações no «Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018».

respeito a pessoas que utilizavam passagens de nível (255) e pessoas não autorizadas (600). Entre as vítimas mortais, o número de trabalhadores e passageiros foi de 32 e 44, respetivamente. A segurança ferroviária continuou a aumentar entre 2010 e 2015, apesar de o número de mortes e de ferimentos graves ter aumentado ligeiramente em 2016. Entre 2011 e 2015, viajar de comboio apresentava uma segurança 25 vezes maior do que viajar de automóvel.

Satisfação dos clientes com os serviços de transporte de passageiros

Segundo um inquérito Eurobarómetro[20] publicado em setembro de 2018, 66 % dos europeus estão satisfeitos com a frequência dos comboios de passageiros, 59 % com a respetiva pontualidade e fiabilidade e 55 % com a prestação de informações durante as viagens, em especial quando há atrasos. Estes números representam melhorias significativas em relação a um inquérito semelhante realizado em 2013.

O inquérito também permite compreender melhor os hábitos de viagem. Quatro em cada cinco (80 %) europeus viajam de comboio e apresentam uma elevada probabilidade de utilização do comboio para viagens suburbanas (67 %). Há ainda margem significativa para melhorias: apenas 38 % dos europeus estão satisfeitos com a forma como as queixas são tratadas, e a acessibilidade dos serviços ferroviários para passageiros com mobilidade reduzida tem de ser desenvolvida. O inquérito revela também que 75 % dos europeus consideram fácil adquirir bilhetes de comboio e que 62 % estão satisfeitos com a disponibilidade de bilhetes para viagens que implicam vários comboios ou modos de transporte.

Satisfação das partes interessadas com os serviços dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias

Não existe um inquérito comparável à escala da UE relativo à satisfação dos clientes com os serviços de transporte ferroviário de mercadorias[21]. Contudo, parece existir algum consenso entre as partes interessadas sobre as três componentes fundamentais para garantir a satisfação dos clientes do transporte ferroviário de mercadorias: fiabilidade, flexibilidade e prestação de informações fiáveis sobre as remessas.

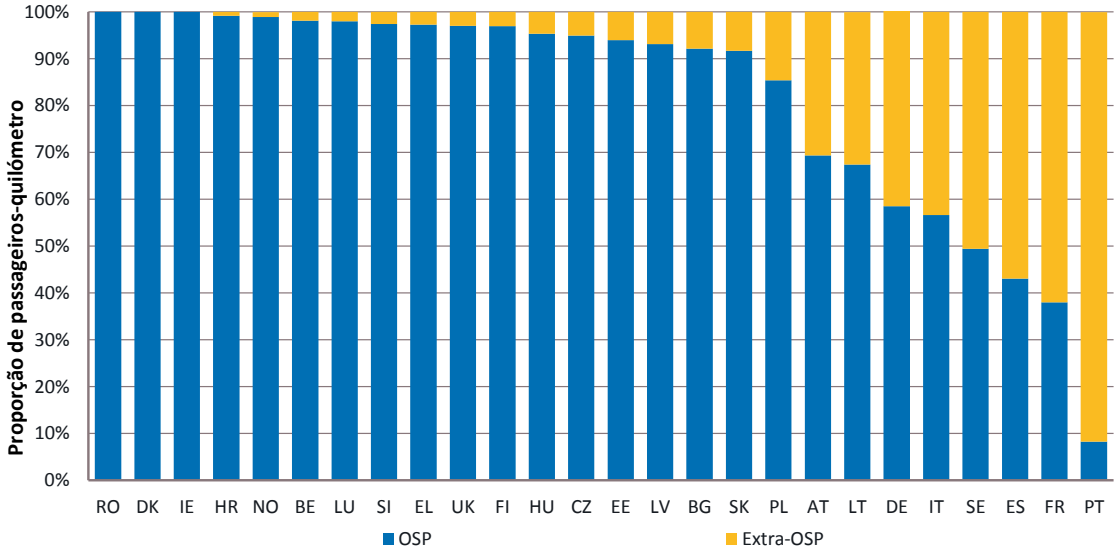
5.5. Contratos de serviço público

Em 2016, mais de 60 % dos passageiros-quilómetro das ferrovias foram percorridos no âmbito de serviços prestados a título de OSP, e a compensação por OSP continua a ser uma fonte de receitas significativa para as empresas ferroviárias na maior parte dos Estados-Membros. A OSP é mais utilizada para serviços ferroviários nacionais e regionais do que para serviços de longo curso; apenas alguns países indicaram dispor de uma OSP para serviços internacionais.

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

[21] Os corredores de transporte ferroviário de mercadorias publicam inquéritos anuais com base num questionário normalizado.

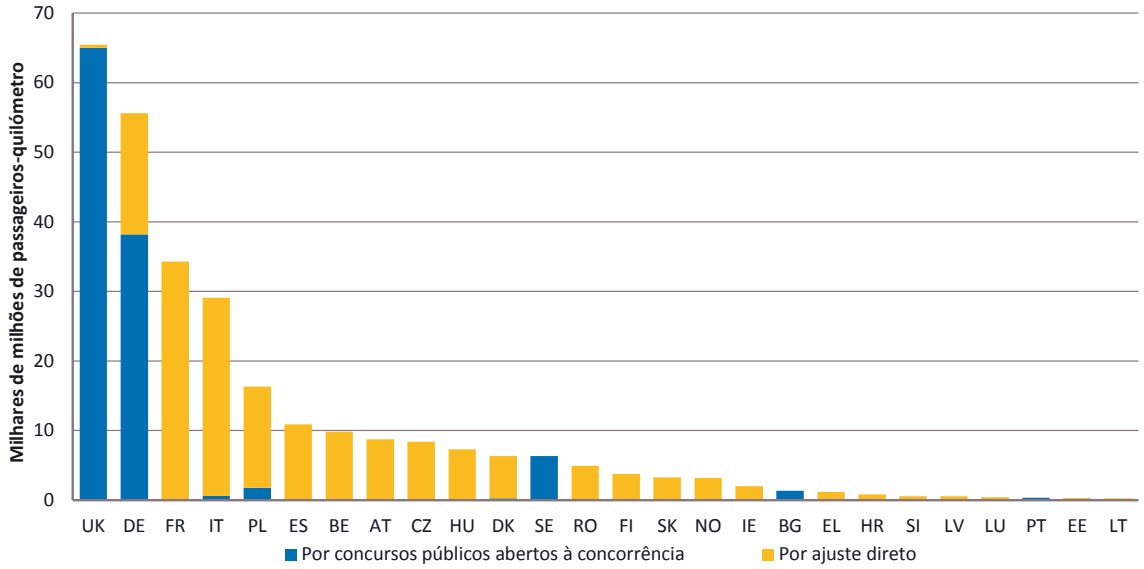
Figura 13: Passageiros-quilómetro sob OSP e serviços ferroviários comerciais, 2016



Fonte: RMMS, 2018. Sem dados recentes para NL.

Os concursos públicos abertos à concorrência foram utilizados para apenas 41 % de todos os serviços a título de OSP ativos em 2016, quase exclusivamente em três Estados-Membros que cedo liberalizaram o mercado (Reino Unido, Alemanha e Suécia). Graças ao quarto pacote ferroviário, os concursos públicos abertos à concorrência passarão gradualmente a ser a regra, sendo a adjudicação direta permitida apenas em casos excecionais. Em 2016, foram adjudicados novos contratos em concursos públicos abertos à concorrência equivalentes a 32 milhões de comboios-quilómetro anuais.

Figura 14: OSP objeto de concursos públicos abertos à concorrência e de ajuste direto, 2016

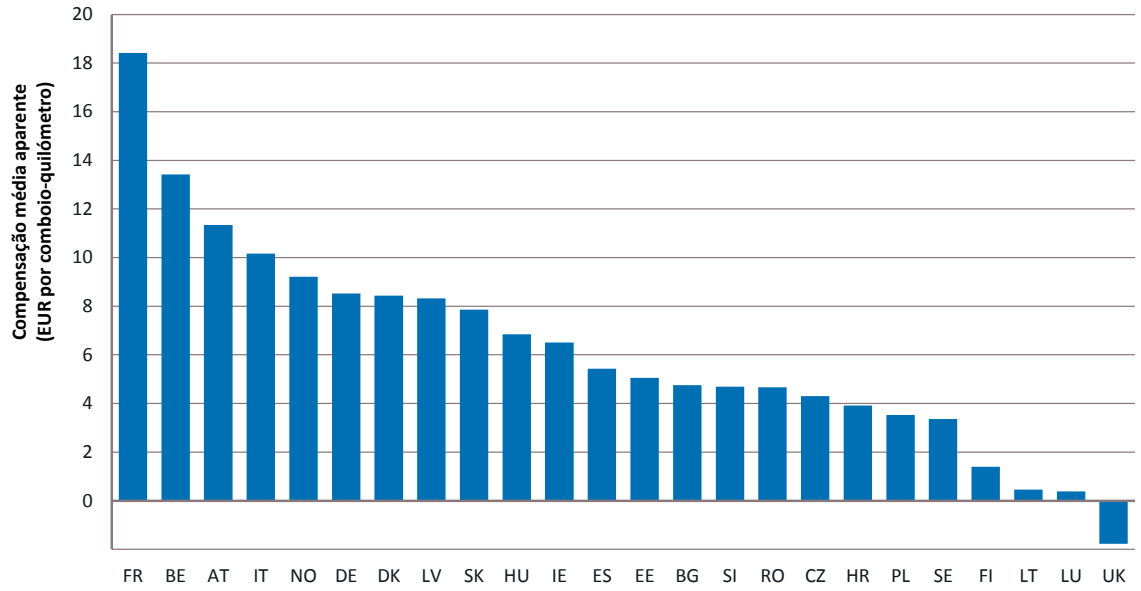


Fonte: RMMS, 2018. Sem dados relativos a NL.

Os níveis das compensações por OSP por comboio-quilómetro e a proporção de custos relativos à OSP que são recuperados através de tarifas de passageiros variam consideravelmente entre os países. A compensação média por OSP é negativa no Reino Unido, onde os proponentes que obtêm direitos exclusivos ao abrigo de contratos de OSP

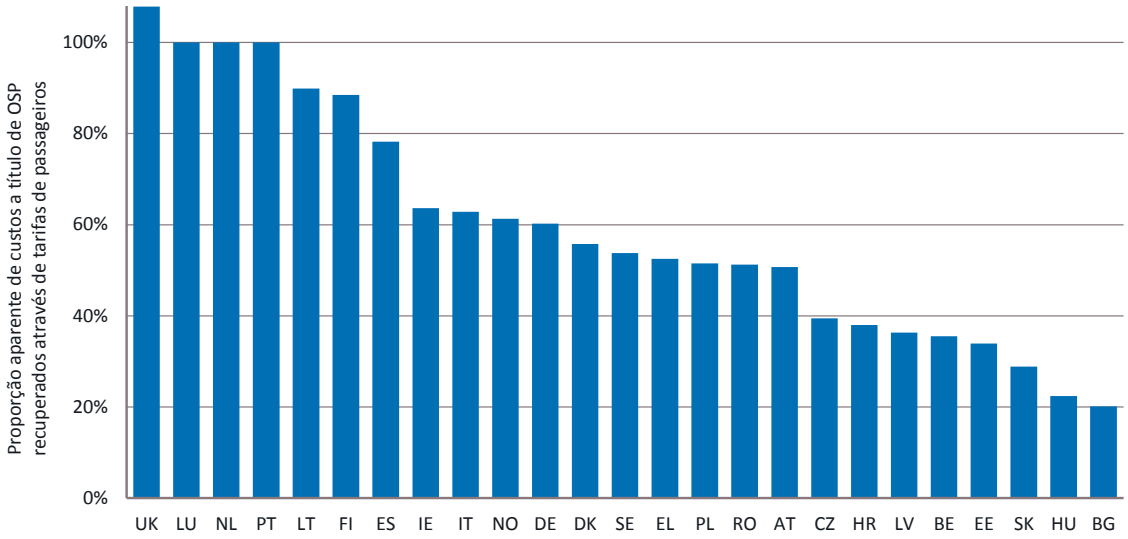
(«concessões») podem pagar um «prémio» se considerarem que os serviços podem ser explorados de forma rentável com os níveis atuais (regulados) das taxas de acesso e das tarifas.

Figura 15: Compensação média aparente por OSP, 2016



Fonte: RMMS, 2018. Sem dados relativos a EL, NL, PT.

Figura 16: Proporção aparente de custos a título de OSP recuperados através de tarifas de passageiros, 2016



Fonte: RMMS, 2018. Sem dados relativos a FR e SI.

5.6. Concessão de licenças

O **número de licenças ativas** das empresas ferroviárias variou, em 2016, entre 448 na Alemanha e duas no Luxemburgo e na Irlanda. A Polónia e a República Checa também comunicaram mais de 100 licenças ativas e o Reino Unido mais de 50.

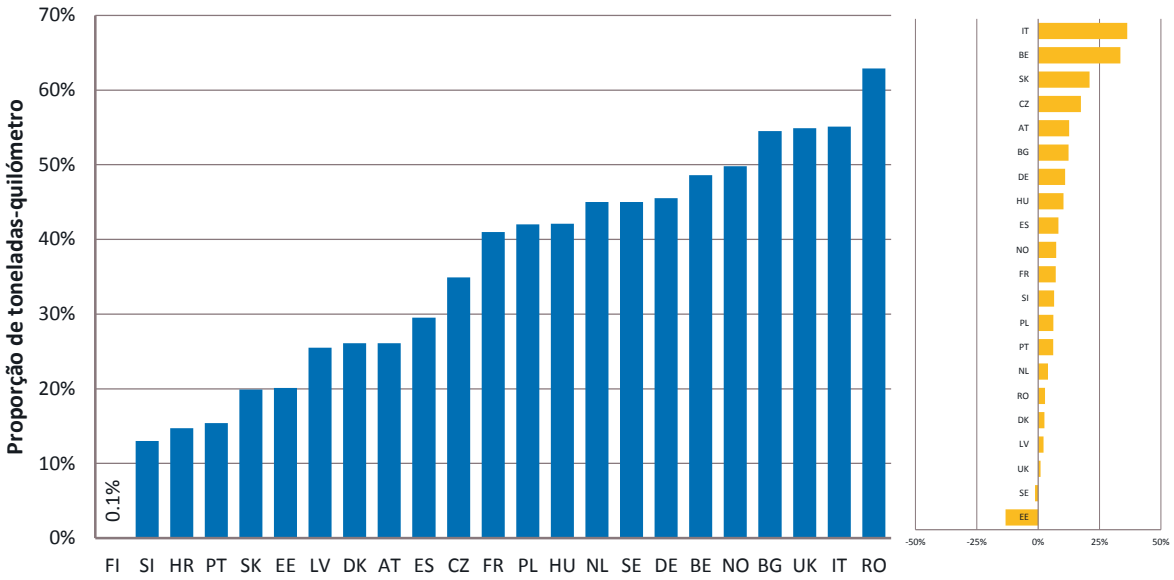
Em 2016, os **direitos médios** de licença variaram entre 37 500 EUR em Portugal e 10 EUR na Croácia.

A Suécia, a Espanha e a Polónia comunicaram **os períodos médios mais longos para obtenção de uma licença** (mais de 100 dias).

5.7. Grau de abertura do mercado e utilização dos direitos de acesso

Graças à legislação da UE, o **transporte ferroviário de mercadorias** foi aberto **à concorrência** em 2007. Em 2016, havia novos operadores ativos em concorrência com operadores tradicionais a nível nacional em todos os países exceto Grécia, Irlanda, Lituânia e Luxemburgo, e em metade dos países a **quota de mercado** dos concorrentes era superior a 40 %. Entre 2011 e 2016, a quota de mercado dos concorrentes aumentou de forma constante em todos os países da UE. Os concorrentes perderam quota de mercado apenas na Suécia e na Estónia, neste último caso com uma descida de 41 % para 20 %.

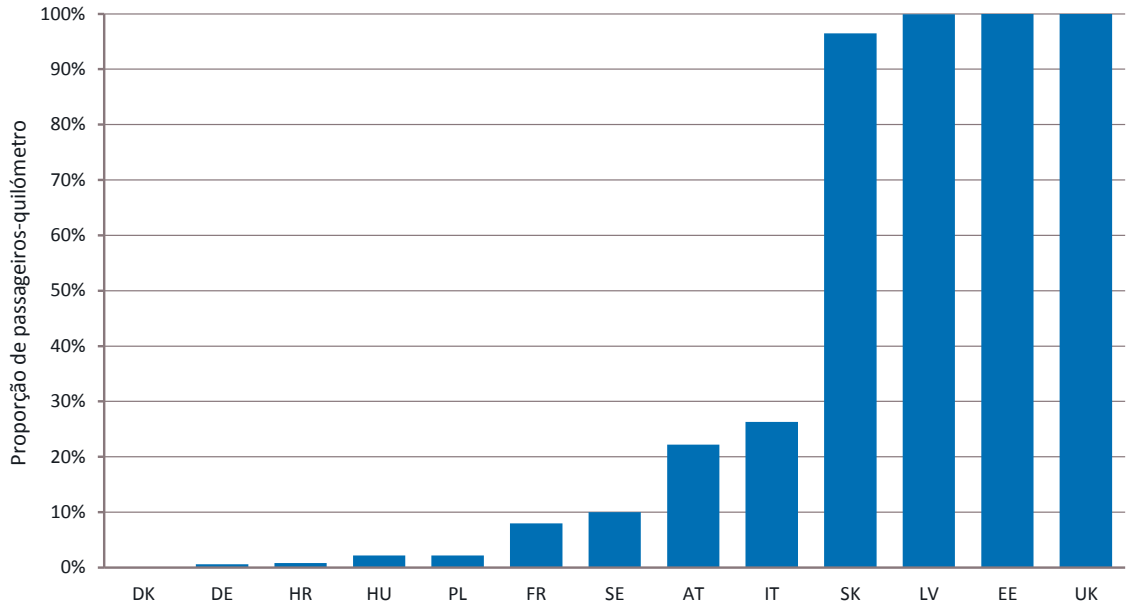
Figura 17: Concorrentes no transporte de mercadorias, quota de mercado e taxa de crescimento média composta, 2011-2016



Fonte: RMMS, 2018. Um operador com quota de 100 % em EL, IE, LT, LU.

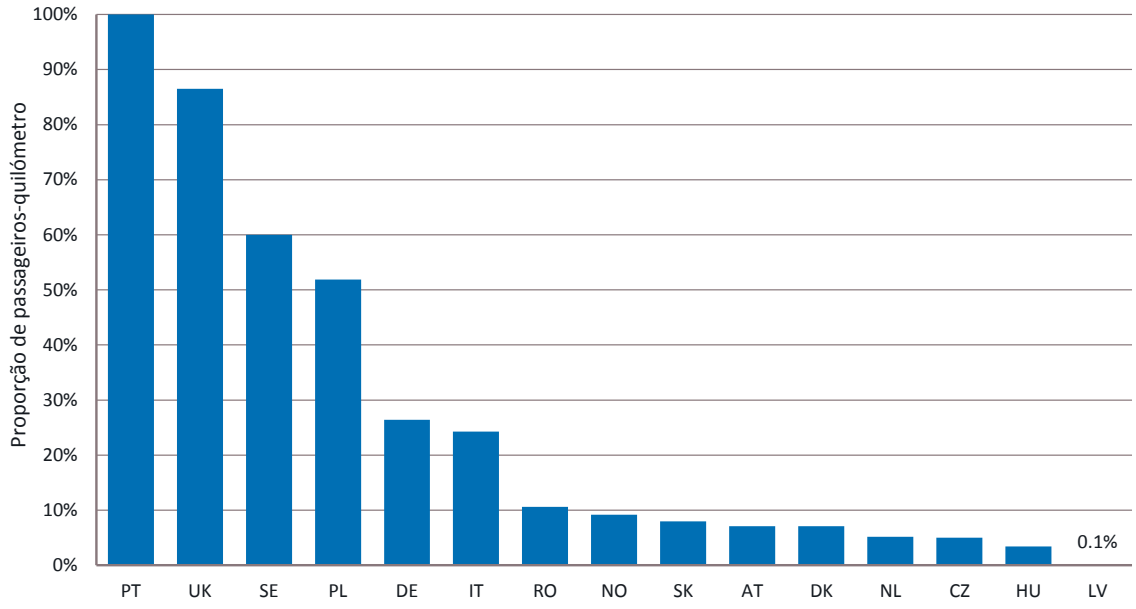
Embora o mercado **internacional de transporte de passageiros** esteja **aberto à concorrência** desde 2010, os Estados-Membros continuam a regular o acesso dos concorrentes aos seus **mercados nacionais de transporte de passageiros** até à aplicação do quarto pacote ferroviário. As empresas ferroviárias de transporte de passageiros podem oferecer serviços ao abrigo de um regime de OSP ou em condições estritamente comerciais (ou seja, sem compensação pública). Em ambos os mercados, os serviços podem ser oferecidos apenas por operadores tradicionais em monopólio ou estar abertos a outras empresas ferroviárias concorrentes. Segundo os números comunicados, apenas metade dos Estados-Membros têm concorrentes a operar no mercado de transporte comercial de passageiros. A respetiva **quota de mercado** é geralmente superior a 10 % e, em quatro Estados-Membros, os novos operadores prestam quase todos os serviços comerciais. Os operadores alternativos também estão presentes no segmento de OSP; no entanto, a sua quota de mercado só está acima de 10 % num conjunto limitado de Estados-Membros.

Figura 18: Concorrentes no mercado de transporte comercial de passageiros, quota de mercado, 2016



Fonte: RMMS, 2018. Sem dados relativos a BE, CZ, IE, NL e RO.

Figura 19: Concorrentes no mercado de transporte de passageiros a título de OSP, quota de mercado, 2016



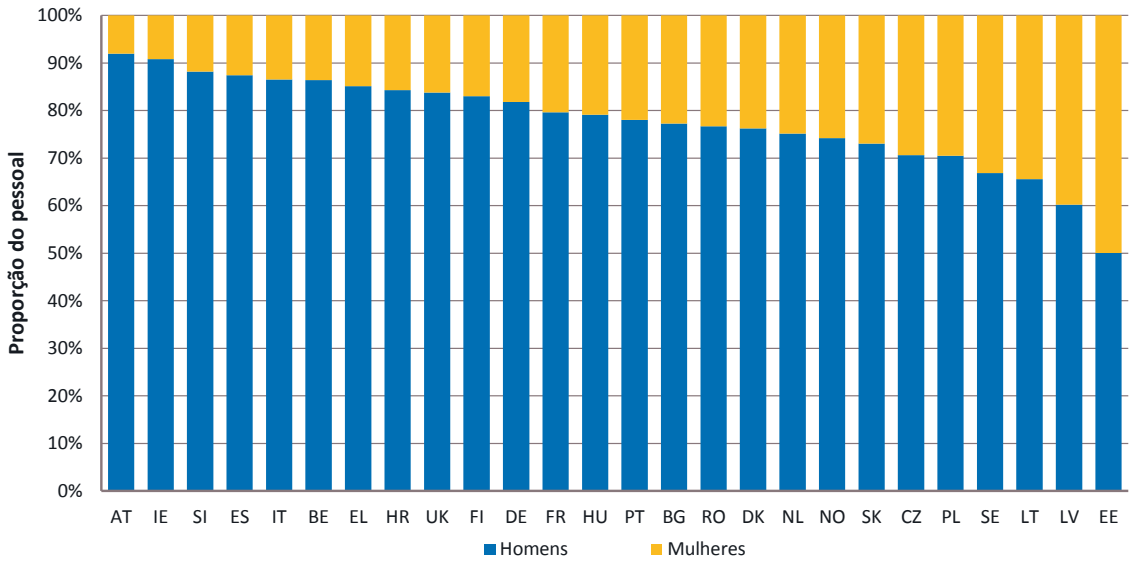
Fonte: RMMS, 2018. Todos os outros Estados-Membros comunicaram a existência de um único operador.

5.8. Emprego e condições sociais

Segundo os dados do RMMS comunicados pelos Estados-Membros e pela Noruega, no final de 2016, pouco mais de um milhão de pessoas trabalhavam no setor ferroviário europeu, das quais 600 000 para as empresas ferroviárias e 440 000 para os gestores das infraestruturas.

A mão de obra é predominantemente masculina; em média, apenas 21 % destes trabalhadores eram mulheres. A percentagem de pessoal do sexo feminino varia entre 50 % na Estónia e 8 % na Áustria.

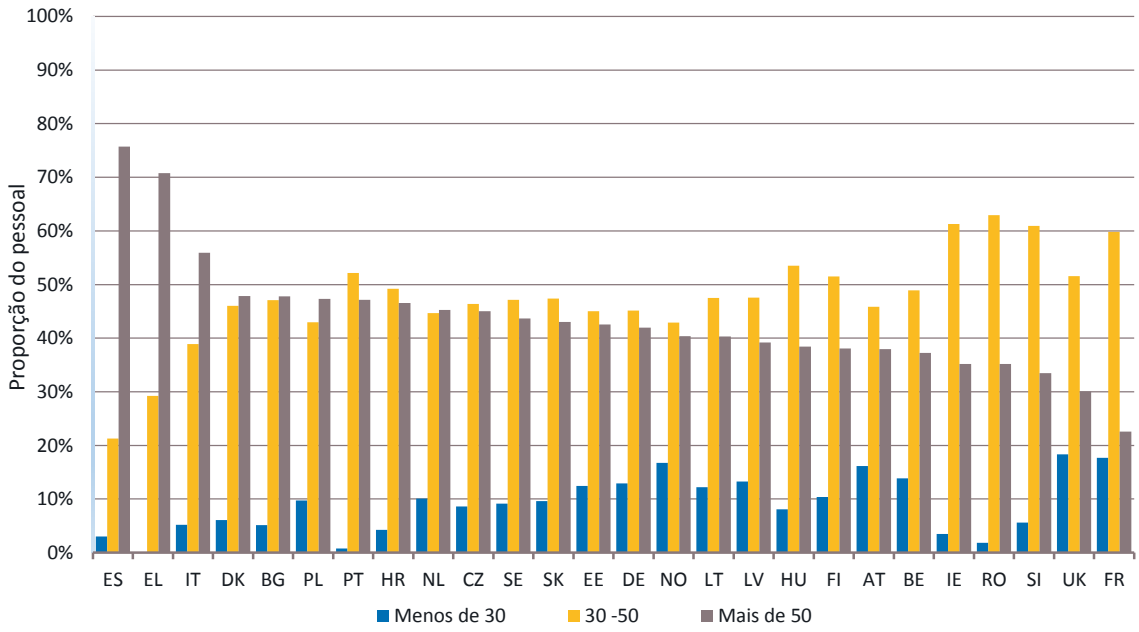
Figura 20: Trabalhadores por sexo e por país, 2016



Fonte: RMMS, 2018. Sem dados relativos a LU.

O envelhecimento da mão de obra continua a ser uma preocupação, principalmente em Espanha, Grécia e Itália, onde mais de 50 % dos trabalhadores tinham mais de 50 anos em 2016.

Figura 21: Trabalhadores por faixa etária e por país, 2016



Fonte: RMMS, 2018. Sem dados relativos a LU.

Os dados demonstram que mais de 90 % dos trabalhadores têm contratos de duração indeterminada, o que reflete, por um lado, a necessidade de manter pessoal altamente

qualificado, como maquinistas e operadores de sinalização, e, por outro, as políticas de emprego adotadas ao longo do tempo. Além disso, 80 %, ou mais, do pessoal trabalha a tempo inteiro.

Apenas alguns Estados-Membros comunicaram a utilização de programas de aprendizagem e estágios, que são mais comuns na Áustria nas empresas ferroviárias e na Alemanha nos gestores das infraestruturas.

6. Conclusões

A presente secção retira conclusões com base na análise realizada no presente relatório, bem como no documento de trabalho dos serviços da Comissão que o acompanha, e examina a pertinência das iniciativas em curso da Comissão e a necessidade de legislação no setor ferroviário.

O transporte ferroviário na UE continua a crescer, tendo os volumes de passageiros, em especial, aumentado significativamente entre 2011 e 2016. No entanto, os volumes do transporte de mercadorias permanecem voláteis e conduziram a uma perda de quota modal em comparação com o transporte rodoviário em 2016. Ao mesmo tempo, os mercados ferroviários estão a abrir-se gradualmente e os níveis de segurança continuam elevados. O setor ferroviário está a tornar-se progressivamente mais baseado no desempenho, mais inovador e mais atento às necessidades dos utentes.

O transporte ferroviário contribui de forma significativa para o leque de transportes da UE, proporcionando uma mobilidade limpa e um elevado nível de eficiência. Embora o nível de satisfação dos europeus com os serviços de transporte ferroviário de passageiros seja superior ao de há cinco anos, ainda existe margem para melhorias no que diz respeito aos direitos dos passageiros. Estão ainda em curso as negociações com os legisladores sobre a proposta da Comissão, de 2017, para a revisão do Regulamento (CE) n.º 1371/2007[22] relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários.

Estes desenvolvimento ocorreram num cenário de mudança substancial no setor, impulsionada pelas alterações estruturais iniciadas pela legislação da UE há mais de 20 anos e que culminaram na adoção do quarto pacote ferroviário em 2016. A aplicação do pilar técnico do pacote, a partir de junho de 2019, melhorará ainda mais a interoperabilidade entre as redes ferroviárias nacionais. Além disso, reduzirá a burocracia associada a operações que envolvem mais do que um Estado-Membro, reforçando o papel da Agência Ferroviária da União Europeia. O pilar do mercado conclui a abertura dos mercados nacionais a partir de dezembro de 2019 e impõe o princípio dos concursos públicos abertos à concorrência como regra para os contratos de serviço público na UE, o mais tardar até dezembro de 2023, sendo a adjudicação direta permitida apenas em casos excecionais.

A Comissão prosseguiu os esforços relacionados com as medidas de execução necessárias ao bom funcionamento do mercado. Está agora concentrada na aplicação e em garantir que ambos os pilares do pacote são transpostos e aplicados corretamente e que os atos de execução são adotados e cumpridos.

---

[22] Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, JO L 315 de 3.12.2007, pp. 14-41.

No que se refere à dificuldade em aumentar a quota modal do transporte ferroviário de mercadorias, a natureza internacional destes serviços torna-os sensíveis aos entraves à interoperabilidade e aos problemas de coordenação transfronteiras. Para fazer face a esta situação, a Comissão segue uma agenda de iniciativas e medidas complementares. A política de longa data da Comissão no sentido da interoperabilidade (incluindo a implantação eficiente e coordenada do ERTMS) foi reforçada recentemente, com ênfase na resolução de problemas operacionais concretos a nível transfronteiras.

A política da Comissão em matéria de desenvolvimento de infraestruturas, na forma da política para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T), visa melhorar as infraestruturas resolvendo os estrangulamentos e suprindo as ligações em falta. No âmbito do próximo quadro financeiro, a Comissão propôs recorrer ao apoio financeiro do Mecanismo Interligar a Europa, do Fundo de Coesão, do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e do Programa InvestEU para acelerar também a digitalização das ferrovias. Para apoiar o acesso do setor ferroviário ao financiamento, a Comissão está a desenvolver uma metodologia para avaliar as componentes «verdes» dos projetos ferroviários no âmbito do seu plano de ação relativo ao financiamento sustentável[23].

Os corredores de transporte ferroviário de mercadorias continuam a ser uma parte essencial da política da União destinada a impulsionar o transporte ferroviário de mercadorias. O regulamento relativo ao transporte ferroviário de mercadorias[24] e a diretiva relativa aos maquinistas[25] ainda estão a ser avaliados. Para estimular o transporte ferroviário de mercadorias, em novembro de 2017 a Comissão propôs uma alteração da diretiva relativa ao transporte combinado (Diretiva 92/106/CE[26]), no quadro do seu segundo pacote da mobilidade, para proporcionar medidas de apoio mais eficazes à transição do transporte de mercadorias das rodovias para as ferrovias.

Estas políticas fundamentais são acompanhadas por esforços para resolver o problema do ruído ferroviário, para incorporar melhor o transporte ferroviário no sistema de transporte multimodal, mediante a implantação de tecnologias digitais, e para promover a inovação, em especial através das atividades da empresa comum Shift2Rail[27].

Além disso, o transporte ferroviário não pode ser considerado de forma isolada relativamente aos outros modos de transporte: a sua competitividade também depende do quadro para a concorrência intermodal. Como tal, a Comissão procura assegurar condições de igualdade para a concorrência intermodal, nomeadamente através do pacote da mobilidade, que inclui a alteração da Diretiva Eurovinheta[28]. A Comissão encomendou também um estudo exaustivo sobre a internalização dos custos externos nos transportes. Este estudo ajudará designadamente a avaliar a forma como os princípios do

---

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

24 Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, JO L 276 de 20.10.2010, p. 22-32.

25 Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade, JO L 315 de 3.12.2007, pp. 51-78.

26 Diretiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros, JO L 368 de 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_en

utilizador-pagador e do poluidor-pagador são aplicados nos Estados-Membros a todos os modos de transporte.

O acompanhamento fiável do mercado ferroviário continua a ser uma prioridade essencial para se poder seguir a evolução do mercado e avaliar o seu desempenho.