



Bruxelas, 13.1.2021
COM(2021) 5 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

**Sétimo 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**

{SWD(2021) 1 final}

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Sétimo 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. PRINCIPAIS CONCLUSÕES

Um acompanhamento fiável do mercado ferroviário é fundamental para compreender a sua evolução e tomar decisões estratégicas informadas. A Comissão financia iniciativas setoriais, como as atividades de avaliação comparativa de indicadores-chave de desempenho (ICD) da plataforma para os gestores europeus da infraestrutura ferroviária (PRIME), e trabalha com os Estados-Membros para melhorar o acompanhamento.

O presente relatório abrange dados até 2018; por conseguinte, não fornece quaisquer informações sobre o impacto da pandemia de COVID-19 no setor. Embora os serviços ferroviários, especialmente os de transporte de mercadorias, tenham continuado a funcionar ao longo de 2020, o número de passageiros internacionais diminuiu significativamente durante os vários confinamentos e a procura global sofreu uma redução devido à incerteza e à recessão económica.

As principais conclusões e tendências para o período de 2015-2018 na UE27 (à exceção do comprimento da rede de alta velocidade, cuja comparação é com 2019) são as seguintes:

- o tráfego ferroviário aumentou anualmente 2,5 % para passageiros e 4,1 % para mercadorias,
- a «quota modal» do transporte ferroviário em relação aos modos de transporte terrestre aumentou de 7,6 % para 7,8 % para os passageiros e diminuiu de 18,8 % para 18,7 % para as mercadorias,
- em 2018, o transporte ferroviário representava apenas 0,4 % das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e de CO₂ provenientes dos transportes e 2 % do consumo de energia no domínio dos transportes,
- o comprimento da rede de alta velocidade aumentou 17 % entre 2015 e 2019,
- a quilometragem total das vias que foram declaradas congestionadas mais do que duplicou,
- em 2018, as empresas ferroviárias tinham, no total, 1 082 licenças ativas,
- em 2018, a quota média de mercado dos concorrentes face aos operadores tradicionais a nível nacional era de:
 - 42 % dos mercados de transporte ferroviário de mercadorias (um aumento de 8 pontos percentuais),
 - 10 % dos mercados de transporte comercial de passageiros (um aumento de 2 pontos percentuais),

- 16,2 % dos mercados de transporte de passageiros a título de obrigações de serviço público (OSP) (uma diminuição de 0,5 pontos percentuais),
- o transporte ferroviário continua a ser um dos modos de transporte mais seguros; viajar de automóvel é quase 50 vezes mais arriscado do que de comboio, and,
- no final de 2018, trabalhavam no setor ferroviário pouco mais de 916 000 pessoas, das quais cerca de 527 000 para as empresas ferroviárias (operadores principais e alternativos) e 389 000 para os gestores das infraestruturas.

2. METODOLOGIA

O presente relatório é a sétima edição dos relatórios de acompanhamento do mercado ferroviário que a Comissão apresenta, de dois em dois anos, ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE¹. O seu objetivo consiste em apresentar uma sinopse dos principais desenvolvimentos nos mercados ferroviários no contexto da política do mercado ferroviário da UE². Abrange um amplo conjunto de temas, nomeadamente, a evolução do mercado único para os serviços de transporte ferroviário, as infraestruturas e os serviços disponíveis para as empresas ferroviárias, as condições-quadro para o mercado ferroviário (incluindo taxas³), 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 destes temas.

O presente relatório é o segundo a basear-se no questionário para prestação de informações criado pelo Regulamento de Execução (UE) 2015/1100 da Comissão relativo ao acompanhamento do mercado ferroviário⁴ («Regulamento RMMS»), e o primeiro a ser elaborado após o termo do período de transição para a sua aplicação, em 2018.

Além dos dados do RMMS apresentados pelos Estados-Membros, pelo Reino Unido e pela Noruega, o presente relatório baseia-se também em contributos do *Statistical Pocketbook «EU transport in figures»*⁵, em relatórios da Agência Ferroviária da União Europeia⁶, em dados do Eurostat⁷, em estatísticas recolhidas por várias organizações setoriais, em apresentações e estudos. Quando o Regulamento RMMS é a única fonte, o relatório avalia as tendências para 2015-2018 para assegurar a comparabilidade dos dados. Ao utilizar outras fontes, o relatório pode apresentar tendências para um período mais longo.

Os dados agregados e as médias dizem respeito à UE27 (ou seja, aos atuais Estados-Membros da UE⁸). Dado que o Reino Unido foi um Estado-Membro até 31 de janeiro de 2020, o

¹ 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.

² Além do relatório relativo ao mercado ferroviário, a Agência Ferroviária da União Europeia publica relatórios anuais sobre a segurança e a interoperabilidade dos transportes ferroviários.

³ Não é possível realizar um acompanhamento exaustivo dos preços das tarifas ferroviárias pagas pelos clientes devido à grande diversidade de serviços oferecidos.

⁴ 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.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en.

⁶ https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

⁷ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>.

⁸ A Noruega participa no regime de acompanhamento do mercado ferroviário (RMMS), mas os dados

relatório também fornece totais e médias para a UE28, no texto e no ficheiro Excel publicado no sítio Web da DG MOVE juntamente com o relatório⁹.

3. O TRANSPORTE FERROVIÁRIO E A SUSTENTABILIDADE

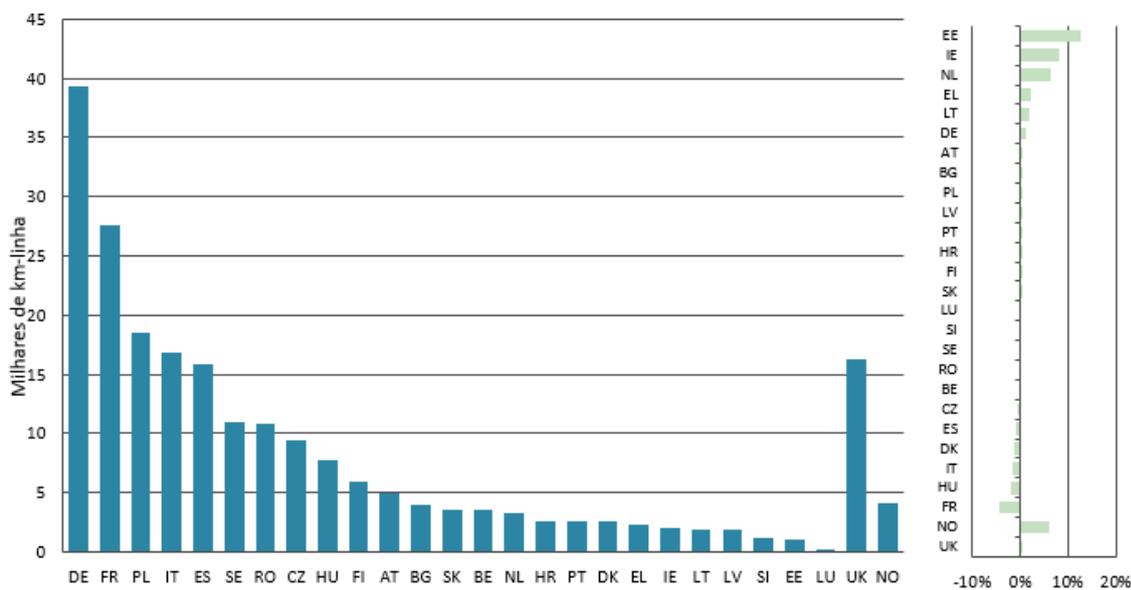
O transporte ferroviário é o único modo de transporte que reduziu quase continuamente as emissões de GEE e de CO₂ desde 1990, transportando cerca de 13 % das mercadorias e 7 % dos passageiros de todos os modos de transporte (UE27, 2018). Como tal, é comparativamente menos poluente e mais eficiente do ponto de vista energético do que outros meios de transporte motorizados. Em 2018, o transporte ferroviário representava apenas 0,4 % das emissões de GEE e de CO₂ provenientes dos transportes, e 2 % do consumo de energia no domínio dos transportes na UE27¹⁰. Para cumprir os objetivos do Pacto Ecológico Europeu, o transporte ferroviário terá de absorver uma quota maior do transporte de passageiros e de mercadorias.

4. A REDE FERROVIÁRIA DA UE

O comprimento total da rede ferroviária da UE27 em 2018 era de cerca de 201 000 quilómetros-linha (menos 0,4 % do que em 2015). Cerca de 56 % da rede encontrava-se eletrificada, um aumento de 855 quilómetros desde 2015 (+1,2 %).

No final de 2019, a rede ferroviária de alta velocidade da UE abrangia mais de 9 100 quilómetros, um aumento de 17 % desde 2015¹¹.

Figura 1: Comprimento das redes nacionais por país (milhares de km-linha, 2018) e alterações relativas (2015-2018)



Fonte: Statistical Pocketbook, 2020. Dados complementares de várias outras fontes.

⁹ relativos à Noruega não estão incluídos nas médias e nos totais da UE.
⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en.

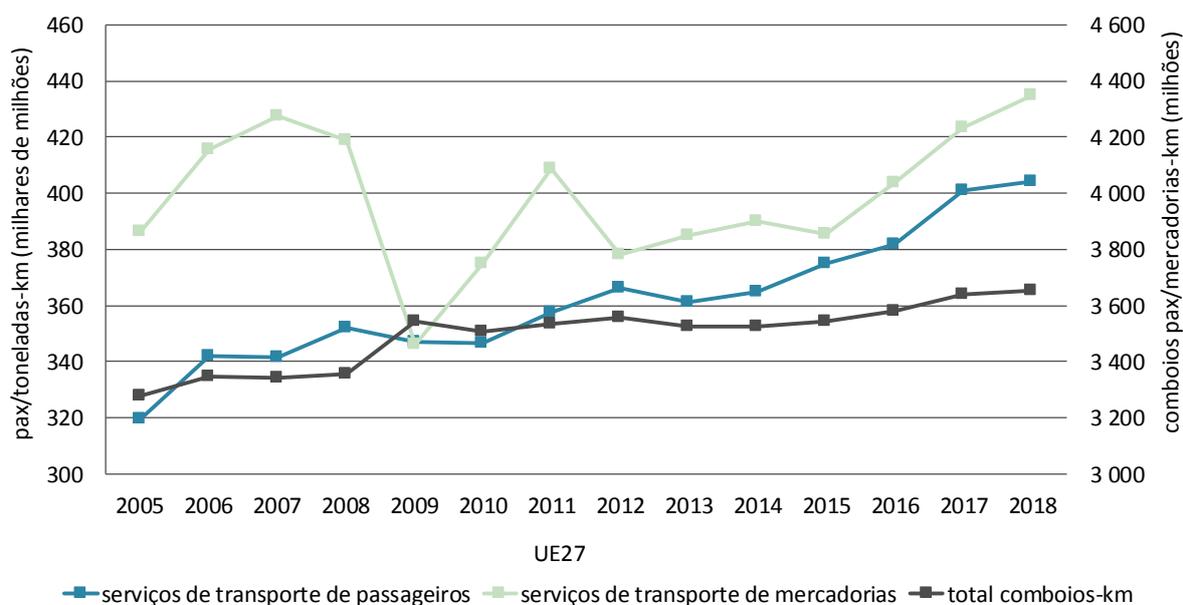
¹⁰ UE28: 0,5 %, 0,5 % e 2 %, respetivamente.

¹¹ UE28: 217 000 quilómetros-linha, dos quais 54 % se encontravam eletrificados, e mais de 9 200 quilómetros de linhas de alta velocidade.

5. EVOLUÇÃO DOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS

O número total de comboios-quilómetro na UE (movimentos de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias) tem-se mantido substancialmente estável nos últimos dez anos. Os serviços de transporte de passageiros e de mercadorias apresentaram ritmos de recuperação diferentes após a crise financeira de 2008 (com flutuações para as mercadorias). Entre 2015 e 2018, o tráfego ferroviário¹² na UE27 aumentou anualmente 2,5 % para passageiros e 4,1 % para mercadorias¹³.

Figura 2: Volumes de transporte de passageiros e de mercadorias (pax-km, toneladas-km e comboios-km, 2005-2018)



Fonte: RMMS, 2020. Dados complementares de várias outras fontes e estimativas. Os dados de 2015 e 2016 para a RO são estimativas; os dados também incluem ajustamentos ao valor pax-km de 2018 para a BE, aos valores toneladas-km de 2015 e 2016 para a ES, NL e LU, e aos valores comboios-km de 2015 e 2016 para a IE.

Em 2018, os volumes de tráfego ferroviário de passageiros na UE27 representavam 404 mil milhões de passageiros-quilómetro, de um total de cerca de cinco biliões de passageiros-quilómetro de transporte terrestre¹⁴. O tráfego ferroviário de passageiros é ainda

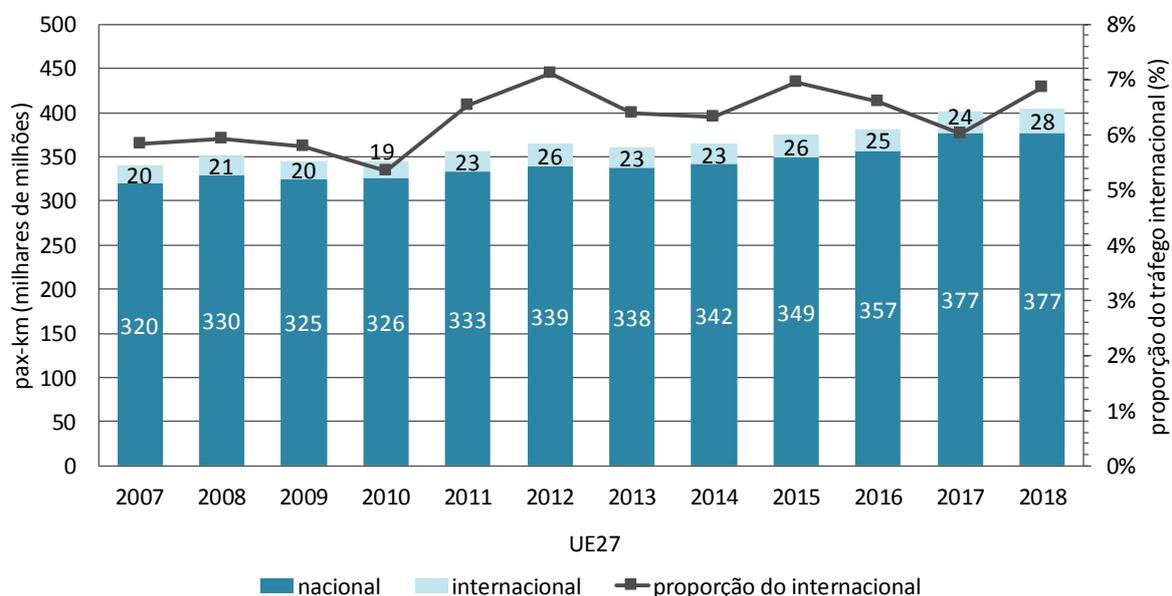
¹² Os dados sobre volumes comunicados no questionário anual do RMMS podem diferir dos apresentados pelo Eurostat, devido ao âmbito de aplicação diferente, à possível dupla contabilização dos volumes de tráfego e aos ajustamentos (estimativas e integração de dados a partir de outras fontes).

¹³ UE28: 2,4 % para passageiros e 3,8 % para mercadorias.

¹⁴ UE28: 473 mil milhões de passageiros-quilómetro, de um total de cerca de seis biliões de passageiros-quilómetro de transporte terrestre.

sobretudo nacional, tendo apenas 7 % do mesmo constituído transporte transfronteiriço em 2018.

Figura 3: Evolução dos volumes de tráfego ferroviário de passageiros (nacional, internacional, e proporção do internacional no tráfego total) (milhares de milhões de pax-km, 2007-2018)



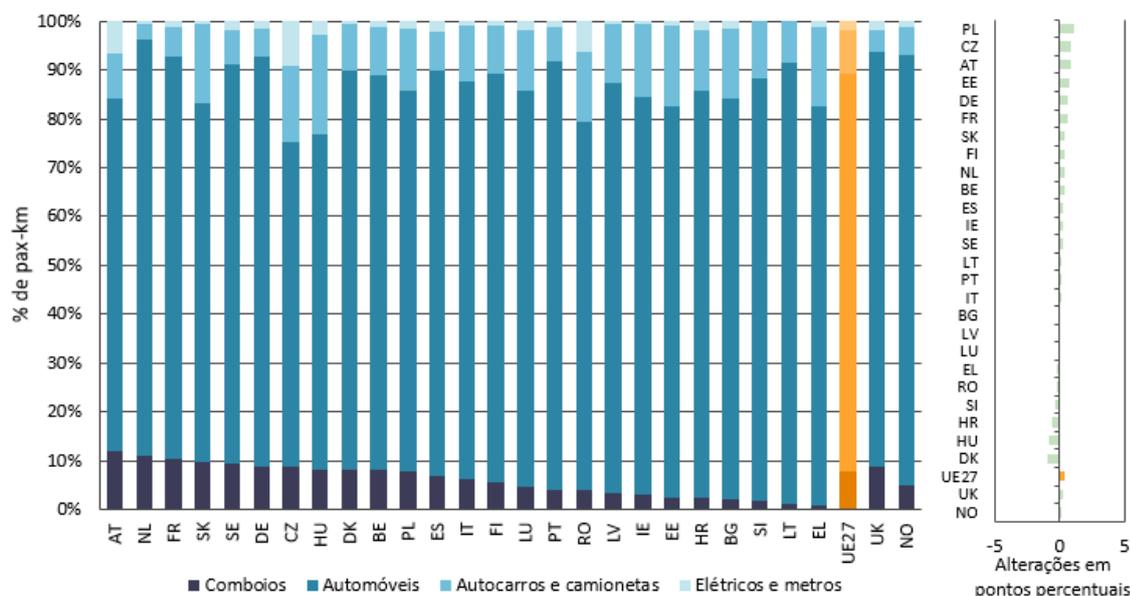
Fonte: RMMS, 2020. Dados complementares de várias outras fontes e estimativas. Os dados de 2015 para a BE, EE, EL, LU e RO são estimativas.

Cada cidadão da UE27 viajou, em média, 909 passageiros-quilómetro em 2018 (+2,4 % por ano desde 2015¹⁵).

Entre 2015 e 2018, a quota modal dos automóveis de passageiros no transporte terrestre de passageiros na UE27 aumentou de 81 % para 81,4 %, enquanto o transporte ferroviário aumentou de 7,6 % para 7,8 %, com diferenças significativas entre países.

¹⁵ UE28: 926 passageiros-quilómetro e +2,2 % respetivamente.

Figura 4: Repartição modal do transporte terrestre de passageiros por país (% em 2018) e alterações em pontos percentuais para o transporte ferroviário (2015-2018)

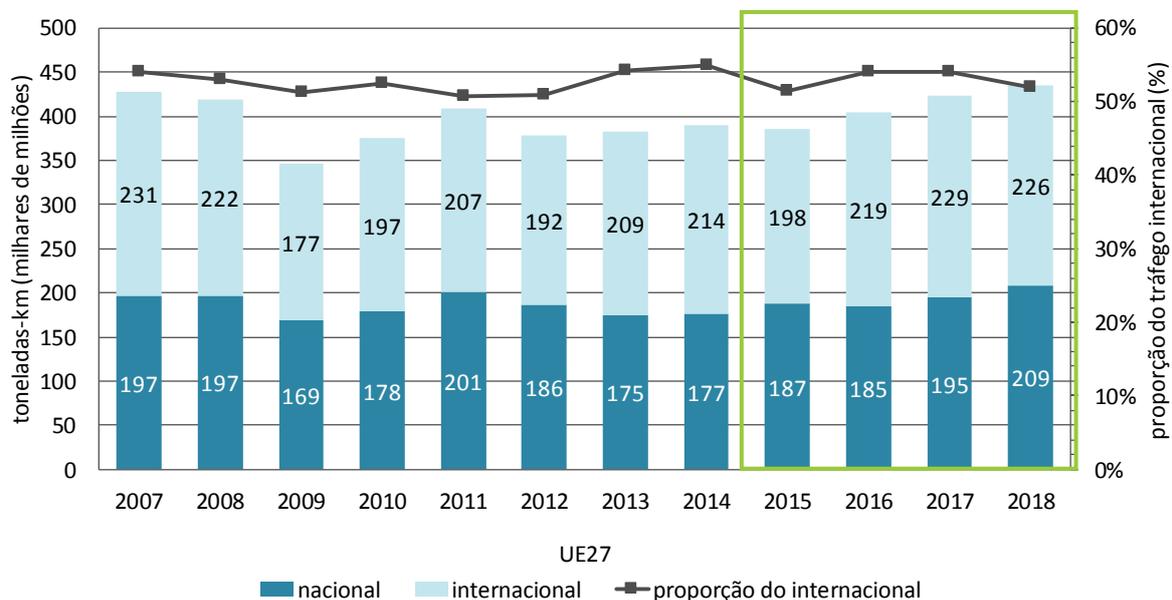


Fonte: Statistical Pocketbook, 2020; excluindo CY e MT.

Em 2018, os volumes de tráfego ferroviário de mercadorias na UE27 representavam 435 mil milhões de toneladas-quilómetro, de um total de 2,3 biliões de toneladas-quilómetro de transporte terrestre¹⁶. Mais de metade do total do transporte ferroviário de mercadorias é transfronteiriço, o que torna a sua competitividade muito sensível à interoperabilidade e às dificuldades operacionais entre as redes ferroviárias nacionais.

¹⁶ Excluindo condutas. Para a UE28: 452 mil milhões de toneladas-quilómetro, de um total de 2,4 biliões de toneladas-quilómetro de transporte terrestre.

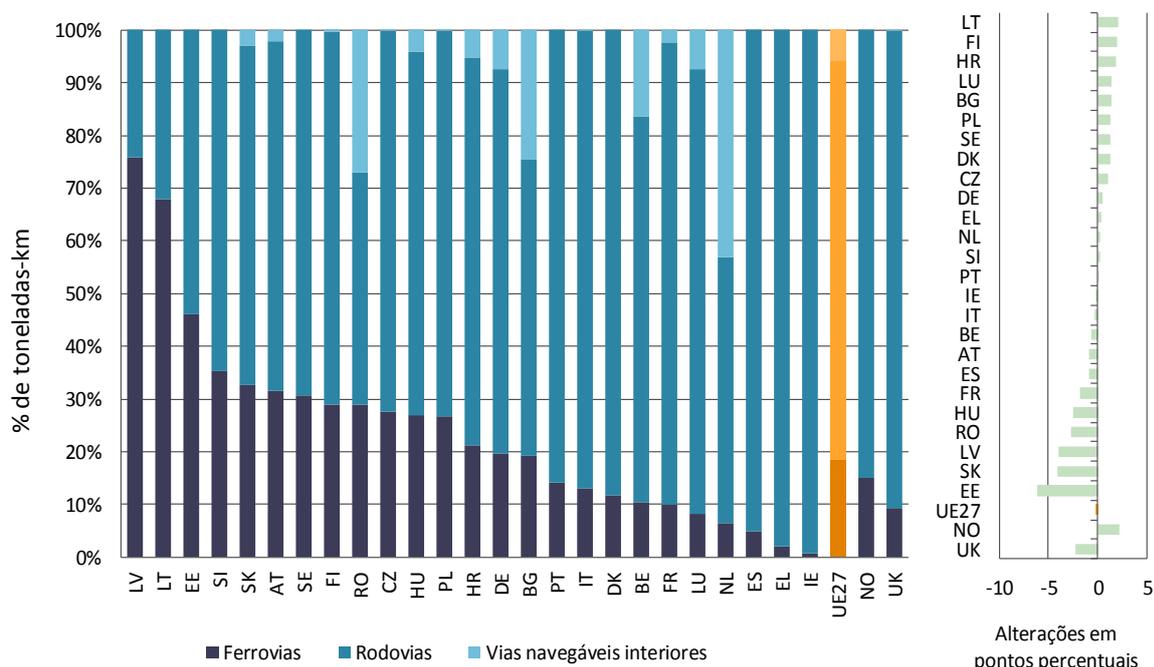
Figura 5: Evolução dos volumes de tráfego ferroviário de mercadorias (nacional, internacional, e proporção do internacional no tráfego total) (milhares de milhões de toneladas-km, 2007-2018)



Fonte: RMMS, 2020. Dados complementares de várias outras fontes e estimativas. Para 2016, há uma revisão de alguns contributos e estimativas do RMMS em comparação com o sexto relatório do RMMS.

Entre 2015 e 2018, a quota modal do transporte rodoviário em relação ao transporte terrestre de mercadorias na UE27 aumentou de 74,2 % para 75,4 %, enquanto o transporte ferroviário diminuiu de 18,8 % para 18,7 %, com diferenças significativas entre países.

Figura 6: Repartição modal do transporte terrestre de mercadorias por país (% em 2018) e alterações em pontos percentuais para o transporte ferroviário (2015-2018)



Fonte: Statistical Pocketbook, 2020.

6. EVOLUÇÃO DAS CONDIÇÕES-QUADRO NO SETOR FERROVIÁRIO

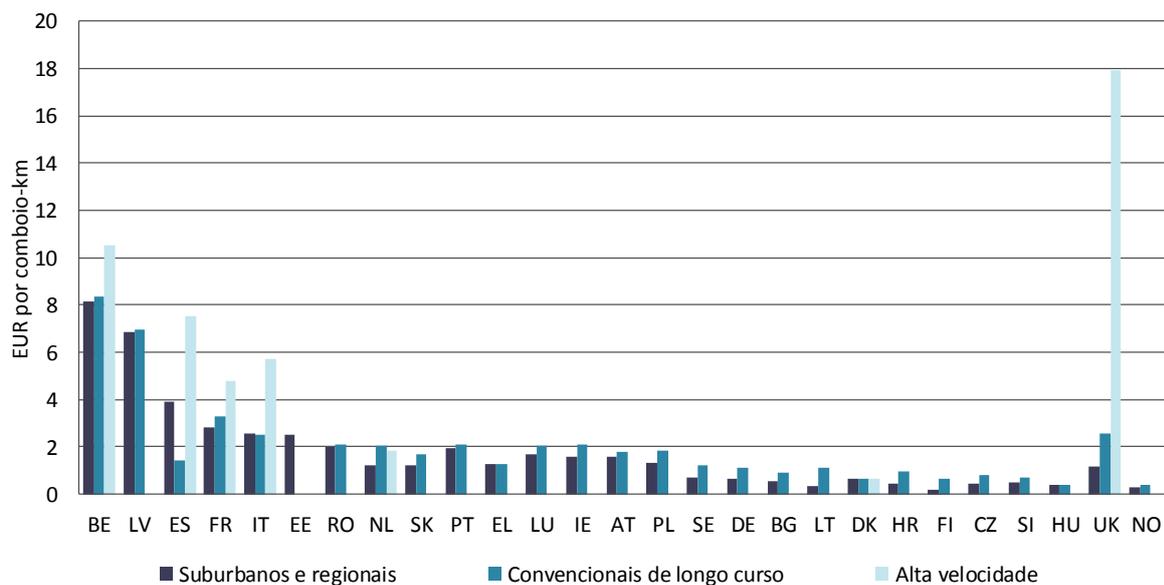
6.1. Taxas de utilização das infraestruturas

Em 2018, na UE27, as taxas de acesso às vias representaram mais de 80 % das receitas dos gestores das infraestruturas provenientes de taxas (84 % dos comboios de mercadorias e 88 % dos comboios de passageiros¹⁷).

As taxas de acesso às vias no transporte ferroviário de alta velocidade (excluindo margens de lucro) foram superiores às de outros transportes de passageiros, tendo as taxas mais elevadas em 2018 ocorrido no Reino Unido (18 EUR por comboio-quilómetro) e na Bélgica (10,6 EUR por comboio-quilómetro).

¹⁷ UE28: 84 % e 89 %, respetivamente.

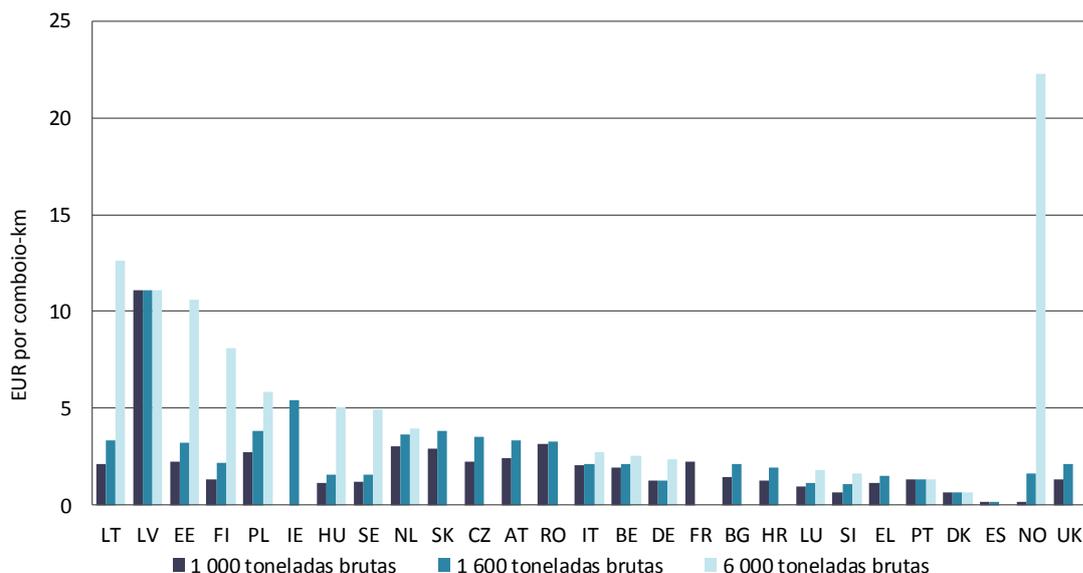
Figura 7: Taxas de acesso (excluindo margens de lucro) para diferentes categorias de comboios de passageiros, por país (EUR por comboio-km, 2018)



Fonte: RMMS, 2020.

Os fretes (excluindo margens de lucro) são acompanhados relativamente a três toneladas brutas máximas diferentes (1 000, 1 600 e 6 000). Na maioria dos Estados-Membros, as taxas de acesso aumentam em função do tamanho da composição, mas nem sempre de forma proporcional à tonelagem.

Figura 8: Taxas de acesso (excluindo margens de lucro) para diferentes categorias de comboios de mercadorias, por país (EUR por comboio-km, 2018)



Fonte: RMMS, 2020.

Não existe uma clara tendência ascendente ou descendente para os comboios de passageiros ou de mercadorias nos níveis de tarifação¹⁸ comunicados entre 2015 e 2018, exceto para os comboios de alta velocidade (para os quais as taxas de acesso às vias diminuíram em todo o lado, exceto no Reino Unido).

A plataforma para os gestores europeus da infraestrutura ferroviária (PRIME) levará a cabo um estudo extensivo dos mecanismos de financiamento e tarifação dos gestores das infraestruturas, que ficará concluído em 2021. O estudo incluirá uma panorâmica da tarifação do acesso às vias e dos seus vários componentes.

Para atenuar o impacto económico da pandemia de COVID-19, o Regulamento (UE) 2020/1429, adotado em outubro de 2020, torna possível reduzir os encargos financeiros do setor ferroviário através da flexibilização temporária das regras relativas à aplicação de taxas¹⁹.

6.2. Atribuição de capacidade e limitações das infraestruturas

Em 2018, a rede da UE27 tinha uma intensidade de utilização de 18,2 milhares de comboios-quilómetro por quilómetro de linha (19,5 para a UE28). As redes utilizadas de forma mais intensiva em 2018 foram as da Europa Ocidental, particularmente dos Países Baixos, que tem uma intensidade de utilização de 50,6 milhares de comboios-quilómetro por quilómetro de linha. A Grécia parece ter a intensidade de utilização mais baixa, com apenas 4,8 milhares de comboios-quilómetro por quilómetro de linha. Embora estas amplas médias nacionais nada digam sobre as partes mais vazias da rede, podem dar algumas indicações sobre quais as redes que estão, em média, mais ocupadas, e que poderão assim ter uma capacidade limitada para mais tráfego.

O comprimento total das linhas declarado como congestionado na UE27 tem aumentado de forma constante desde 2015, tendo quase duplicado até 2018. Tal afetou 2 261 quilómetros de via (3 432 quilómetros na UE28), incluindo 1 339 quilómetros ao longo de corredores de transporte ferroviário de mercadorias.

Nos casos de congestionamento, os serviços a que os Estados-Membros dão mais frequentemente prioridade são os prestados a título de uma OSP, que constituíram a primeira prioridade em 13 Estados-Membros, seguindo-se os serviços internacionais de transporte de passageiros (7 Estados-Membros). Raramente é dada prioridade ao transporte de mercadorias (nacional e internacional).

Para ultrapassar as limitações operacionais das infraestruturas e a incompatibilidade entre os sistemas nacionais legados de controlo dos comboios, que constituem entraves significativos a uma boa interoperabilidade, a UE introduziu um sistema europeu comum de sinalização: o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS). Segundo o Plano Europeu de Implantação do ERTMS²⁰, o sistema de sinalização deve ser implantado em 15 682

¹⁸ Taxas de acesso às vias, excluindo margens de lucro.

¹⁹ Regulamento (UE) 2020/1429 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de outubro de 2020, que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável tendo em conta o surto de COVID-19, JO L 333 de 12.10.2020, p. 1.

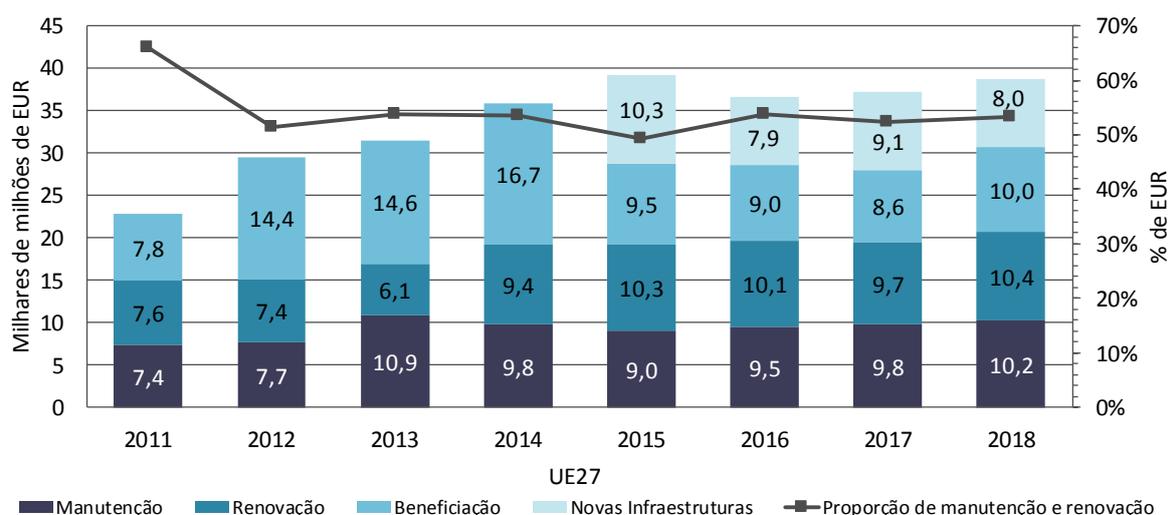
²⁰ Regulamento de Execução (UE) 2017/6 da Comissão, de 5 de janeiro de 2017, relativo ao Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário, JO L 3 de 6.1.2017, p. 6.

quilómetros de via até 2023; até ao momento, foi instalado em 5 906 quilómetros do comprimento previsto (ou 38 %), o que representa 78 % do objetivo previsto para o final de 2019.

6.3. Despesas de infraestrutura e financiamento

As despesas totais com infraestruturas ferroviárias da UE27 foram de 38,7 mil milhões de EUR em 2018, após um pico de 39,1 mil milhões de EUR em 2015²¹.

Figura 9: Despesas com infraestruturas e percentagem consagrada a manutenção e renovação (milhares de milhões de EUR, 2011-2018)



Fonte: RMMS, 2020.

Em 2018:

- as despesas totais de manutenção e renovação comunicadas para a UE27 foram de 20,6 mil milhões de EUR, ou seja, 53 % das despesas totais (25,8 mil milhões de EUR e 54 % para a UE28), com variações significativas entre países;
- na UE27, 72,3 % das despesas e investimentos totais em infraestruturas tiveram origem nos orçamentos nacionais, 8,3 % no cofinanciamento da UE, e 19,4 % em outras fontes, incluindo empréstimos, financiamento por capitais próprios e taxas²².

6.4. Qualidade dos serviços de transporte ferroviário

O transporte ferroviário continua a ser um dos modos de transporte mais seguros; viajar de automóvel é quase 50 vezes mais arriscado do que de comboio. A segurança ferroviária continuou a melhorar entre 2015 e 2018 na UE27, apesar de um ligeiro aumento no número de mortes e de ferimentos graves em 2016²³.

²¹ UE28: de 49,5 mil milhões de EUR em 2015 para 47,5 mil milhões de EUR em 2018.

²² UE28: 68,8 %, 6,6 % e 24,5 %, respetivamente.

²³ Fonte: «Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020» da Agência Ferroviária da União Europeia.

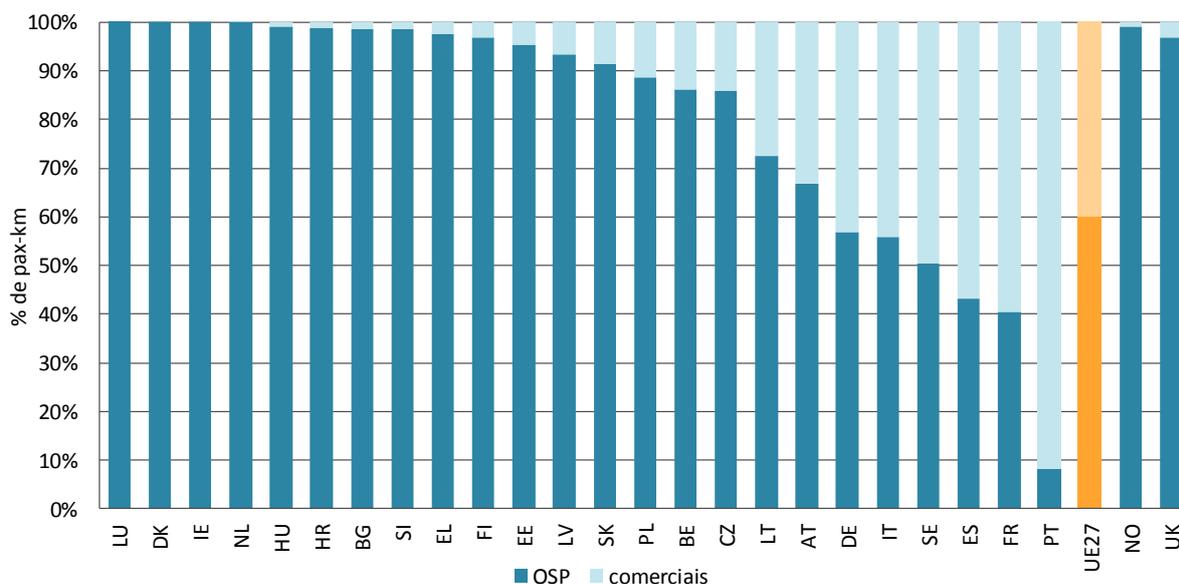
Tendo por base a definição utilizada²⁴, a pontualidade média dos serviços de transporte de passageiros regionais e locais na UE27 diminuiu ligeiramente de 93 % em 2015 para 90 % em 2018²⁵. A pontualidade média dos serviços de transporte de passageiros de longo curso e alta velocidade diminuiu de 85 % em 2015 para 79 % em 2018²⁶. A fiabilidade média dos serviços de transporte de passageiros locais e regionais diminuiu entre 2015 e 2018, com a percentagem de serviços cancelados a aumentar de 1,4 % para 1,9 %²⁷. A fiabilidade média dos serviços de transporte de passageiros de longo curso e alta velocidade aumentou entre 2015 e 2018, com a percentagem de serviços cancelados a diminuir de 1,5 % para 1,3 %²⁸.

Em 2018, a pontualidade média²⁹ para o transporte ferroviário de mercadorias na UE27 foi de 60,0 % para os serviços nacionais e de 53,2 % para os internacionais: 7,3 % dos serviços nacionais e 11,0 % dos internacionais foram cancelados³⁰.

6.5. Contratos de serviço público

Em 2018, os serviços de transporte de passageiros a título de OSP na UE27 representavam, em média, 60 % do total de passageiros-quilómetro das ferrovias (face a 53 % em 2015³¹), dos quais cerca de 98 % abrangem serviços nacionais. Dentro dos serviços nacionais, as OSP abrangiam mais serviços regionais do que de longo curso.

Figura 10: Quota do tráfego de passageiros oferecido respetivamente ao abrigo de OSP e serviços ferroviários comerciais por país (% de pax-km, 2018)



²⁴ O RMMS considera que um comboio de passageiros é pontual se tiver um atraso igual ou inferior a cinco minutos.

²⁵ UE28: de um modo geral, os mesmos números.

²⁶ UE28: de 84 % para 77 %.

²⁷ UE28: de 1,6 % para 2,2 %.

²⁸ UE28: aumentando de 1,7 % para 1,8 %.

²⁹ O RMMS considera que um comboio de mercadorias é pontual se tiver um atraso igual ou inferior a 15 minutos.

³⁰ UE28: a pontualidade média foi de 63,0 % para os serviços nacionais e de 53,2 % para os internacionais; 6,8 % dos serviços nacionais e 11,0 % dos internacionais foram cancelados.

³¹ UE28: 66 % face a 60 % em 2015.

Fonte: RMMS, 2020. Os dados para a BE, PT, EL e FR são estimativas. RO não disponível.

Os concursos públicos abertos à concorrência foram utilizados para apenas 26 % de todos os serviços a título de OSP ativos em 2018 na UE27 (43 % na UE28), quase exclusivamente em Estados-Membros que já tinham liberalizado os seus serviços anteriormente (Alemanha, Reino Unido e Suécia).

A compensação por OSP continua a ser uma fonte de receitas significativa para as empresas ferroviárias na maior parte dos Estados-Membros, embora os níveis de compensação por OSP por comboio-quilómetro variem muito de país para país. Em 2018, a compensação média por OSP na UE27 foi de 10,51 EUR por comboio-quilómetro (8,57 EUR na UE28).

6.6. Concessão de licenças

No total, em 2018 foram comunicadas 1 082 licenças ativas para as empresas ferroviárias na UE27 (1 126 na UE28). A Alemanha comunicou o número mais elevado (434), a Irlanda e o Luxemburgo o mais baixo (2).

Em 2018, os direitos médios necessários para obter uma licença (quando aplicáveis) variaram entre 37 500 EUR em Portugal e 5 EUR na Croácia.

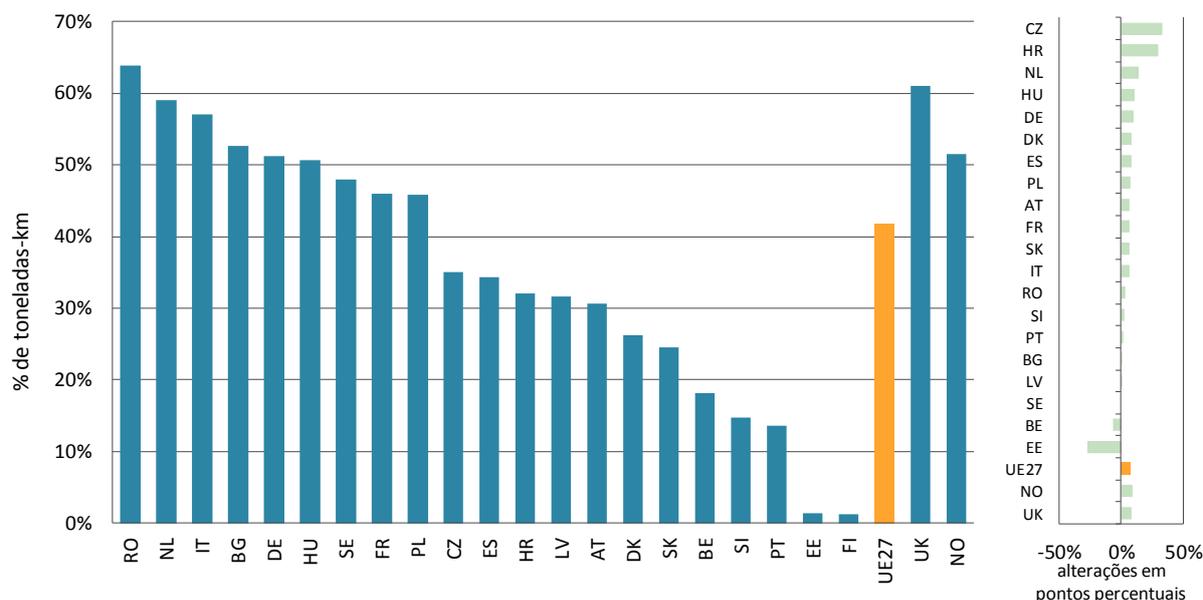
A Espanha, a Polónia e o Reino Unido comunicaram os períodos médios mais longos para obtenção de uma licença (mais de 100 dias).

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

A quota média de mercado dos concorrentes no mercado de transporte ferroviário de mercadorias na UE27 aumentou de 34 % para 42 % entre 2015 e 2018³². Em 2018, havia novos operadores em concorrência com operadores tradicionais a nível nacional em todos os países exceto na Grécia, Irlanda, Lituânia e Luxemburgo, e em mais de metade deles a quota de mercado dos concorrentes era superior a 30 %.

³² UE28: de 35 % para 43 %.

Figura 11: Quota de mercado dos concorrentes no mercado de transporte ferroviário de mercadorias por país (% em 2018) e alterações em pontos percentuais (2015-2018)



Fonte: RMMS, 2020. Existe um operador com uma quota de mercado de 100 % na EL, IE, LT e no LU.

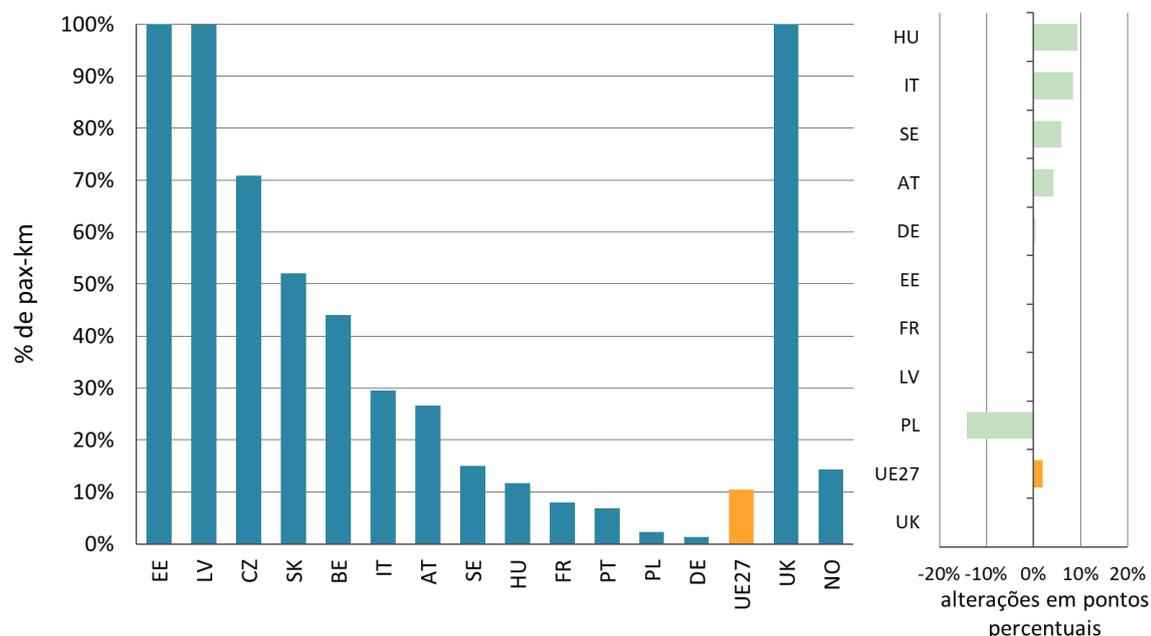
O acesso aberto e a obrigatoriedade de concursos públicos abertos à concorrência para contratos de serviço público no mercado nacional de transporte de passageiros foram introduzidos a nível da UE apenas com o quarto pacote ferroviário. É demasiado cedo para ver os seus efeitos em países que não tinham aberto anteriormente os seus mercados.

Em média, em 2018, os concorrentes tinham uma quota de mercado de 10 % nos mercados nacionais de transporte comercial de passageiros na UE27, um aumento de 2 pontos percentuais em comparação com 2015³³, e uma quota de mercado de 16,2 % nos mercados nacionais de transporte de passageiros a título de OSP, um nível quase constante comparativamente a 2015 (uma diminuição de 0,5 pontos percentuais³⁴).

³³ UE28: 12 %, +2 pontos percentuais em comparação com 2015.

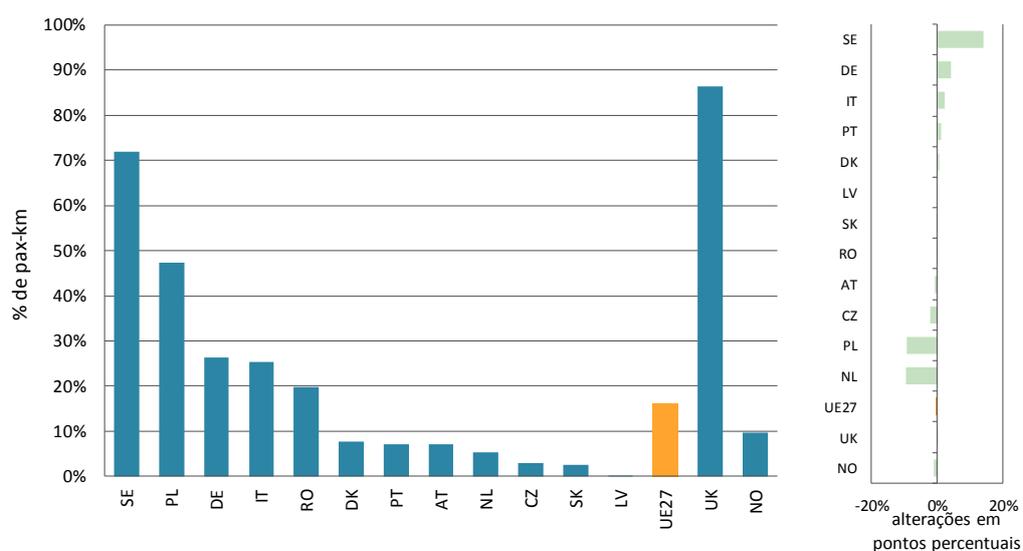
³⁴ UE28: 32 %, -2 pontos percentuais em comparação com 2015.

Figura 12: Quota de mercado dos concorrentes no mercado de transporte comercial de passageiros por país (% em 2018) e alterações em pontos percentuais (2015-2018)



Fonte: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, ES não comunicaram concorrentes nos serviços comerciais com uma quota de mercado de 1 % ou superior para 2018. Não houve serviços no mercado de transporte comercial de passageiros na IE. Sem dados relativos a NL e RO.

Figura 13: Quota de mercado dos concorrentes no mercado de transporte de passageiros a título de OSP por país (% em 2018) e alterações em pontos percentuais (2015-2018)



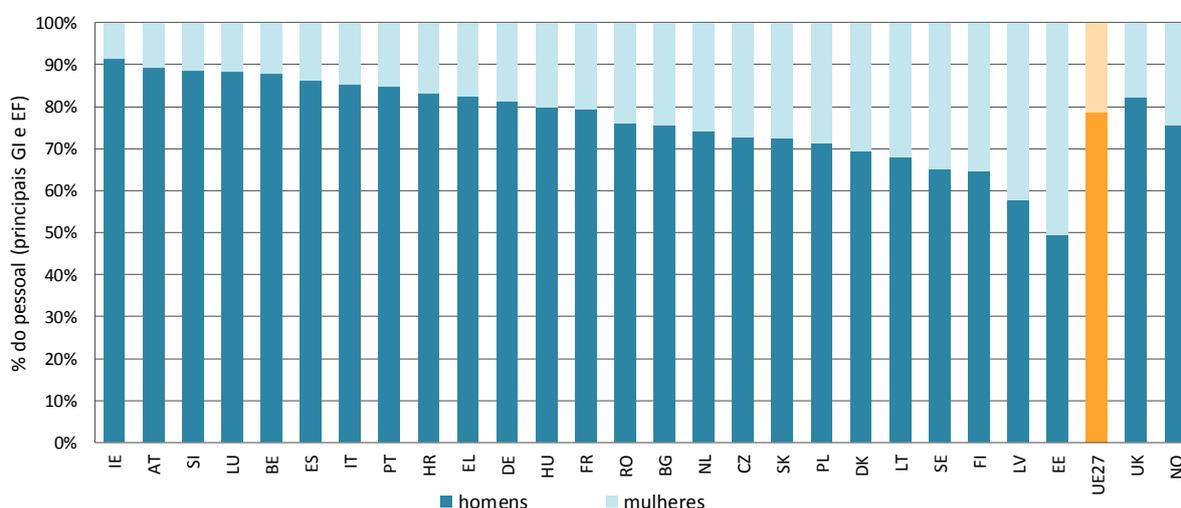
Fonte: RMMS, 2020. Os dados para PT em 2015 representam uma estimativa. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI e ES não comunicaram concorrentes no mercado de transporte de passageiros a título de OSP.

6.8. Emprego e condições sociais

No final de 2018, trabalhavam no setor ferroviário da UE27 pouco mais de 916 000 pessoas, das quais cerca de 527 000 para as empresas ferroviárias (operadores principais e alternativos) e 389 000 para os gestores das infraestruturas³⁵.

A mão de obra é predominantemente masculina; em média, apenas 21 % dos trabalhadores são mulheres. A percentagem de pessoal do sexo feminino varia entre 51 % na Estónia e 9 % na Irlanda.

Figura 14: Total de trabalhadores (principais gestores das infraestruturas mais empresas ferroviárias) por género, (% em 2018)



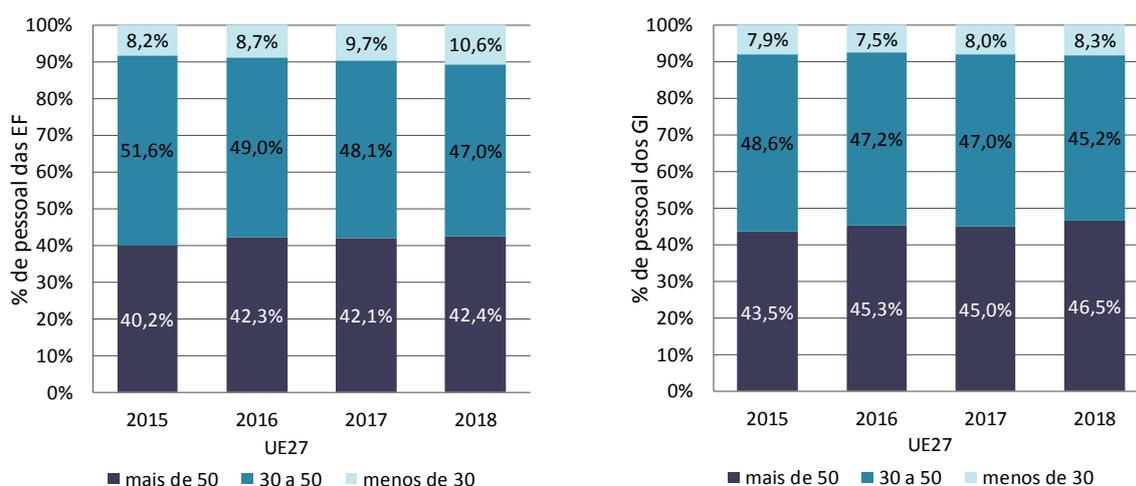
Fonte: RMMS, 2020.

A percentagem de trabalhadores mais jovens (com menos de 30 anos) a trabalhar para as empresas ferroviárias aumentou na UE27, de 8,2 % em 2015 para 10,6 % em 2018³⁶. O envelhecimento da mão de obra continua a ser uma preocupação, principalmente na Espanha, Roménia, Grécia, Bulgária e Lituânia, onde mais de 50 % dos trabalhadores tinham mais de 50 anos em 2018. Os gestores das infraestruturas tendem a ter uma mão de obra mais velha do que as empresas ferroviárias, mas a percentagem de trabalhadores mais jovens também aumentou entre 2015 e 2018, de 7,9 % para 8,3 %.

³⁵ Para a UE28: trabalhavam no setor ferroviário pouco mais de 1 034 000 pessoas, das quais cerca de 600 000 para as empresas ferroviárias e 434 000 para os gestores das infraestruturas.

³⁶ UE28: 8,4 % e 10,6 %, respetivamente.

Figura 15: Trabalhadores por faixa etária (% em 2015-2018)



Fonte: RMMS, 2020. Os dados relativos a 2015 não estavam disponíveis para as empresas ferroviárias na LV, no LU, na ES e na SE. Os dados relativos a 2015 não estavam disponíveis para os gestores das infraestruturas de ES, LU e LV.

O emprego a tempo inteiro é a situação mais comum para os trabalhadores dos gestores das infraestruturas e das empresas ferroviárias. Na Bélgica, na Dinamarca e no Luxemburgo, todos os trabalhadores dos gestores das infraestruturas parecem ter contratos de duração indeterminada, enquanto na Irlanda a percentagem é de apenas 89 %. Só a Suécia, a Itália, a Polónia, os Países Baixos, a Alemanha e a Noruega comunicaram uma percentagem de trabalhadores em empresas ferroviárias com contratos de duração indeterminada inferior a 95 %. A percentagem mais baixa de contratos a tempo inteiro para o pessoal dos gestores das infraestruturas encontra-se nos Países Baixos (83 %) e na Bélgica (88 %). Nas principais empresas ferroviárias, a percentagem mais baixa de contratos a tempo inteiro encontra-se na Bélgica (86 %).

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

7. CONCLUSÕES

O setor ferroviário contribui substancialmente para a coesão económica e social da UE27, empregando diretamente mais de 900 000 pessoas e movimentando cerca de 1,6 mil milhões de toneladas de mercadorias³⁷ e 7,1 mil milhões de passageiros³⁸ por ano.

Uma maior utilização do transporte ferroviário é fundamental para satisfazer a procura por transportes mais sustentáveis e teria efeitos positivos substanciais na poluição e no consumo de energia, ajudando a alcançar as ambiciosas reduções das emissões estabelecidas no Pacto Ecológico Europeu.

Embora os volumes de transporte ferroviário de passageiros tenham aumentado continuamente nos últimos anos, os volumes de transporte ferroviário de mercadorias aumentaram de forma mais desigual. Os movimentos de transporte ferroviário de passageiros

³⁷ Eurostat, UE27 exceto BE, que classificou os dados como confidenciais.

³⁸ Eurostat, UE27 exceto BE, HU, NL e PL, que classificaram os dados como confidenciais.

e de mercadorias mantiveram-se estáveis, enquanto a procura por formas de transporte sustentáveis tem aumentado, juntamente com a sensibilização do público para as alterações climáticas.

Apesar destes desenvolvimentos positivos, o transporte ferroviário ainda não está a atingir todo o seu potencial. É necessário que se torne mais pontual e fiável, em comparação com outros modos de transporte, aumentando a sua orientação para o cliente e fazendo um melhor uso da inovação. Deve também tornar-se mais eficiente e acessível.

Para ajudar o setor a enfrentar os seus principais desafios de mercado, a ação da UE centra-se em quatro objetivos:

1. Um mercado competitivo

Um acesso justo ao mercado para todos os operadores permitirá a introdução de novas ofertas multimodais e uma maior escolha para passageiros e empresas.

Para tal, o pilar de mercado do quarto pacote ferroviário introduziu os concursos públicos abertos à concorrência como procedimento normalizado para a adjudicação de contratos de serviço público, com um período de transição até dezembro de 2023. Além disso, abriu o acesso à prestação comercial de serviços ferroviários nacionais de transporte de passageiros, a partir do horário de 2021. A Comissão estará particularmente vigilante no acompanhamento da correta transposição e aplicação do quarto pacote ferroviário, para assegurar que este atinge todo o seu potencial a médio prazo.

A concorrência leal entre modos de transporte também deve ser promovida, garantindo que cada modo paga os seus custos externos.

2. Melhoria dos serviços ferroviários transfronteiriços

Atravessar as fronteiras internas da UE deve tornar-se um processo mais fácil a fim de aumentar a quota modal do transporte ferroviário. A eliminação dos entraves à interoperabilidade, a implantação do ERTMS, a disponibilidade de material circulante adequado e de maquinistas são fundamentais para este objetivo.

A pedido do Parlamento Europeu, a Comissão lançou um estudo sobre as ligações transfronteiriças de longo curso, com especial incidência nos serviços de comboios noturnos; está previsto um relatório até meados de 2021.

3. Melhor desempenho das infraestruturas ferroviárias

Uma prestação eficiente dos serviços de transporte ferroviário exige infraestruturas bem desenvolvidas, sem estrangulamentos e ligações em falta. A UE prosseguirá a sua política de desenvolvimento de infraestruturas através da rede transeuropeia de transportes (RTE-T), concedendo um apoio financeiro significativo ao transporte ferroviário no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa. Uma rede de alta velocidade mais extensa e com elevado desempenho ficará disponível no final de 2030, com a conclusão dos principais projetos da RTE-T.

O setor ferroviário absorve um montante significativo dos fundos públicos. Um mercado de obrigações verdes em crescimento poderia permitir uma transição para o

financiamento privado de investimentos sustentáveis. O Regulamento Taxonomia³⁹ e os seus atos delegados estabelecem o quadro e os critérios necessários para um sistema de classificação claro que permita identificar as atividades sustentáveis.

Os níveis crescentes de congestionamento estão a criar estrangulamentos, particularmente ao longo dos principais corredores ferroviários, e as grandes obras de manutenção estão a impedir a utilização eficiente da rede. A Comissão apoia as novas abordagens do setor à atribuição e gestão da capacidade com base em plataformas/ferramentas digitais interligadas e a sua rápida implementação.

4. Uma maior orientação para o cliente

Os serviços ferroviários devem satisfazer as necessidades dos clientes. Uma maior pontualidade e fiabilidade e um melhor acesso aos serviços nas instalações ferroviárias são uma prioridade para os serviços de transporte de passageiros e de mercadorias.

Os direitos dos passageiros à informação, assistência, continuação da viagem e compensação devem ser garantidos para incentivar a utilização do transporte ferroviário. A proposta da Comissão de reformulação do Regulamento (CE) n.º 1371/2007⁴⁰, sobre a qual se chegou a um acordo em outubro de 2020 com o Parlamento Europeu e o Conselho, deverá melhorar os direitos dos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, clarificar as regras de execução e o tratamento de queixas, e assegurar uma melhor proteção dos passageiros em caso de perturbações nas deslocações.

Os corredores de transporte ferroviário de mercadorias continuam a ser o elemento essencial da política da Comissão para promover o transporte ferroviário de mercadorias. A avaliação do quadro jurídico do Regulamento (UE) n.º 913/2010⁴¹ está a preparar o terreno para medidas legislativas adicionais.

A Comissão apoia plenamente as iniciativas para melhorar a eficiência e a flexibilidade do processo de definição de horários, o processo para lidar com situações de emergência e a coordenação de restrições de capacidade temporárias.

Promover a digitalização é fundamental para tornar o transporte ferroviário mais atrativo para as empresas. O novo regulamento relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI⁴²) permitirá intercâmbios de informações digitais entre as empresas e as autoridades. A Comissão planeia também apresentar uma proposta para uma parceria europeia para a investigação e inovação no domínio ferroviário, com base na atual Empresa Comum Shift2Rail. A futura parceria centrar-se-á na aceleração da investigação e do desenvolvimento de tecnologias inovadoras e soluções operacionais, facilitada pela digitalização e automatização.

³⁹ Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2020, relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088, JO L 198 de 22.6.2020, p. 13.

⁴⁰ 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, p. 14.

⁴¹ 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.

⁴² Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias, JO L 249 de 31.7.2020, p. 33.

O Ano Europeu do Transporte Ferroviário 2021 continuará a apoiar os esforços para aumentar o número de passageiros e mercadorias que circulam por caminho de ferro, partilhando conhecimentos e melhores práticas.