

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 20.12.2007
COM(2007) 832 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a experiência adquirida com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários

ÍNDICE

Síntese	3
1	INTRODUÇÃO 3
1.1	ANTECEDENTES E OBJECTIVOS 3
1.2	CONTEXTO POLÍTICO 4
1.3	REGRAS DE EXECUÇÃO 5
1.4	COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES 6
2	EXECUÇÃO DO REGULAMENTO 8
2.1	PROBLEMAS ENCONTRADOS 8
2.1.1	Respeito das obrigações legais 8
2.1.2	Ónus para os países declarantes com a execução e o fornecimento regular de dados 10
2.1.3	Processo de recolha, compilação e validação dos dados 10
2.1.4	Questões metodológicas 11
2.2	RESULTADOS 11
2.2.1	Transmissão e validação dos dados 11
2.2.2	Orientação metodológica 12
2.2.3	Divulgação dos dados 12
3	CONCLUSÕES 15
3.1	DESENVOLVIMENTOS A CURTO PRAZO 17
3.2	DESENVOLVIMENTOS A LONGO PRAZO 17

SÍNTESE

O Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários¹ especifica, no artigo 9.º, que, após três anos de recolha de dados, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a experiência adquirida com a aplicação do referido regulamento. O presente relatório tem como objectivo cumprir o requisito em causa, uma vez que estão completados os primeiros três anos de recolha de dados (2003-2005).

Após uma descrição geral dos antecedentes, objectivos e contexto político do acto jurídico, são discutidas algumas questões relacionadas com a aplicação. O relatório apresenta igualmente informação sobre os principais resultados obtidos. A secção final contém as conclusões e eventuais desenvolvimentos futuros.

A aplicação do referido regulamento tornou disponível informação pormenorizada sobre o transporte europeu de carga e passageiros por caminho-de-ferro, assim como dados sobre acidentes ferroviários, e marcou uma melhoria na qualidade e actualidade dos dados. Os Estados-Membros fizeram esforços no sentido de cumprir os requisitos do regulamento e esses esforços têm de continuar para se melhorar a actualidade e integralidade do fornecimento de dados.

1 INTRODUÇÃO

1.1 ANTECEDENTES E OBJECTIVOS

O Regulamento (CE) n.º 91/2003 foi concebido com o objectivo de facultar à Comissão e demais instituições da UE, às administrações públicas nacionais e ao público em geral dados estatísticos comparáveis, fiáveis, harmonizados, regulares e abrangentes sobre o grau e a evolução do transporte ferroviário de passageiros, de carga e de correio na União Europeia.

Esse objectivo concretiza-se através da expansão de certos aspectos essenciais dos dados anteriormente recolhidos ao abrigo da Directiva do Conselho relativa às estatísticas dos transportes ferroviários de mercadorias (80/1177/CEE) de modo a incluir informação sobre o transporte de passageiros, fluxos de tráfego e acidentes na rede ferroviária, informação sobre o tipo de mercadorias perigosas, informação sobre o tipo de unidade de transporte e informação sobre os transportes nacionais e internacionais de mercadorias e de passageiros a nível regional (NUTS2).

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

Os aspectos principais do Regulamento (CE) n.º 91/2003 podem, assim, resumir-se da forma que se segue:

- O fornecimento de dados deve abranger todos os caminhos-de-ferro da Comunidade.
- O fornecimento de dados é definido para o transporte por caminho-de-ferro tanto de carga como de passageiros. Os dados recolhidos incluem estatísticas anuais e trimestrais sobre o transporte de mercadorias e de passageiros.
- A obrigação de fornecimento de dados de origem e de destino tanto para carga como para passageiros é geograficamente definida ao nível NUTS2.
- A informação recolhida inclui estatísticas sobre fluxos de tráfego na rede ferroviária para comboios de carga e de passageiros.
- O fornecimento de dados abrange as estatísticas sobre acidentes ferroviários.

1.2 CONTEXTO POLÍTICO

O desenvolvimento da política comum dos transportes exige o melhor conhecimento possível da dimensão e da evolução dos transportes de passageiros e carga por caminho-de-ferro. O Livro Branco «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções»² definiu como objectivo da política de transportes comunitária contribuir para proporcionar aos cidadãos europeus sistemas de transporte eficientes e eficazes. Esse objectivo manteve-se na revisão intercalar do Livro Branco³, apesar de mais orientado para a garantia de uma mobilidade sustentável na Europa. A renovada Estratégia da UE para o Desenvolvimento Sustentável⁴ fixa o transporte sustentável como um objectivo-chave para a UE. Assim, as estatísticas do transporte ferroviário comunitário são utilizadas para enquadrar, monitorizar e avaliar a política de transportes da UE e outras políticas da UE, como a renovada Estratégia para o Desenvolvimento Sustentável e o funcionamento do mercado interno.

A importância destes dados para a tomada de decisões da UE está a aumentar, no seguimento, por exemplo, da competência atribuída à Comissão a título do 2.º e do 3.º pacotes ferroviários de propostas.

O segundo pacote ferroviário consiste em três directivas (directivas de segurança, interoperabilidade e abertura do mercado) e um regulamento relativo à Agência Ferroviária Europeia.

² COM(2001) 370 de 12 de Setembro de 2001.

³ COM(2006) 314 de 22 de Junho de 2006: «Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente. Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes».

⁴ Adoptada pelo Conselho Europeu em 15-16 de Junho de 2006.

O terceiro pacote de medidas legais inclui duas directivas (uma directiva sobre uma nova abertura do mercado para o transporte internacional de passageiros por caminho-de-ferro e uma directiva para as licenças de maquinista de comboio) e um regulamento (sobre os direitos e obrigações dos passageiros ferroviários). Esta informação é igualmente utilizada para a medição dos fluxos de passageiros e carga e para o cálculo da repartição modal dos transportes na UE.

Seguem-se outros exemplos de utilização destes dados em outras áreas políticas:

- A Agência Ferroviária Europeia (ERA) está igualmente interessada na exploração destes dados para o seu trabalho, por exemplo, para o desenvolvimento de indicadores de segurança comuns.
- Há igualmente potencial para a utilização destes dados para fins de política ambiental na comparação com outros modos de transporte. A necessidade de dados está a crescer com a vontade política de reforçar o transporte ferroviário por razões ambientais. Estas estatísticas são relevantes para o mecanismo de relatórios sobre transportes e ambiente TERM, destinado a informar os decisores da política de transportes da UE e desenvolvido pela Agência Europeia do Ambiente em colaboração com peritos dos Estados-Membros e a Comissão Europeia.

1.3 REGRAS DE EXECUÇÃO

O Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Conselho confere competências de execução à Comissão, que devem ser exercidas através do procedimento de comitologia, como indicado nos artigos 10.º e 11.º O Eurostat utilizou este procedimento para adoptar um conjunto de regras que abrange diferentes aspectos da execução do regulamento. Essas regras são adoptadas sob a forma de regulamentos da Comissão, após parecer do Comité do Programa Estatístico.

Até agora, foram adoptados dois regulamentos de execução:

- Regulamento (CE) n.º 1192/2003 da Comissão⁵, de 3 de Julho de 2003, que estabelece sobretudo definições harmonizadas a utilizar nas estatísticas dos transportes ferroviárias por todos os países que fornecem dados, mas que adapta igualmente o conteúdo do anexo relacionado com as estatísticas sobre acidentes;

⁵ Regulamento (CE) n.º 1192/2003 da Comissão, de 3 de Julho de 2003, que altera o Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas dos transportes ferroviários, JO L 167 de 4.7.2003, p. 13.

- Regulamento (CE) n.º 332/2007 da Comissão⁶, de 27 de Março de 2007, que apresenta o formato técnico para a transmissão dos dados (conjuntos de dados a fornecer, com a estrutura e codificação correspondentes).

Outro regulamento da Comissão está actualmente a ser discutido nos comités competentes. Esse regulamento visa harmonizar algumas definições e alterar o anexo H do Regulamento (CE) n.º 91/2003, para que este seja coerente com o anexo 1 da Directiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos-de-ferro.

1.4 COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES

O Regulamento (CE) n.º 91/2003 aplica-se directamente e em todos os seus elementos em todos os Estados-Membros, não necessitando de ser transposto para a legislação nacional. Contudo, o regulamento prevê a introdução gradual dos anexos do regulamento (para certas companhias de caminhos-de-ferro, conjuntos de dados e variáveis), de acordo com determinadas regras e por um período máximo de três anos (até 2005 inclusive).

No que se refere à Roménia e à Bulgária, ambos os países declararam a sua vontade de cumprir inteiramente a legislação da UE neste domínio, começando a partir de 2006 como ano de referência para os fornecimentos de dados. A Roménia forneceu quase todos os dados de 2005 de acordo com as disposições do regulamento.

No que se refere aos países candidatos, a Croácia e a Turquia fornecem alguns dados, enquanto a antiga República jugoslava da Macedónia não enviou ainda qualquer informação.

Em 2003, o Regulamento (CE) n.º 91/2003 foi formalmente incorporado no anexo XXI (Estatísticas) do Acordo EEE por uma decisão do Comité Misto do EEE⁷. De acordo com esta decisão, a Noruega tem de transmitir os dados exigidos no regulamento. O regulamento prevê o envio de um relatório simplificado, disposição que se aplica aos dados do Liechtenstein⁸.

Os dados baseados nos princípios do regulamento serão igualmente transmitidos pela Suíça, em conformidade com o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação

⁶ Regulamento (CE) n.º 332/2007 da Comissão, de 27 de Março de 2007, relativo às disposições técnicas aplicáveis à transmissão de estatísticas dos transportes ferroviários, JO L 88 de 29.3.2007, p. 16.

⁷ Decisão do Comité Misto do EEE n.º 12/2004, de 6 de Fevereiro de 2004, que altera o anexo XXI (Estatísticas) do Acordo EEE, JO L 116 de 22.4.2004, p. 63-64.

⁸ Os dados do Liechtenstein são apresentados pela Áustria, uma vez que no território do Liechtenstein só opera uma empresa ferroviária (austríaca).

Suíça sobre a cooperação no domínio das estatísticas⁹. A Suíça deverá recolher os dados exigidos por este regulamento a partir do início do ano de 2006, o mais tardar¹⁰.

⁹ Assinado em 26 de Outubro de 2004 e aprovado pela Decisão do Conselho de 27 de Fevereiro de 2006 relativa à celebração do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça sobre a cooperação no domínio das estatísticas, JO L 90 de 28.3.2006, p. 1-21.

¹⁰ Anexo A – Estatísticas de Transportes e Turismo do acordo acima citado.

2 EXECUÇÃO DO REGULAMENTO

2.1 PROBLEMAS ENCONTRADOS

2.1.1 Respeito das obrigações legais

O cumprimento das obrigações de fornecimento de dados definidas no regulamento registou uma evolução positiva durante o período considerado. A tendência da evolução deveu-se sobretudo ao facto de as disposições dos anexos terem sido introduzidas gradualmente, como segue:

- dados de 2003 - Os quadros A1, A2, A3 e o anexo I foram exigidos pela primeira vez;
- dados de 2004 - Os quadros A4, A5, A6, A7, A8 e A9 e o anexo B, anexo C, anexo D, anexo E e anexo H foram exigidos pela primeira vez;
- dados de 2005 – O Anexo F e o Anexo G foram exigidos pela primeira vez.

O quadro 1 mostra a situação da transmissão de dados relativos ao ano de referência de 2005, por conjunto de dados e periodicidade. De acordo com o Regulamento (CE) n.º 91/2003:

- os conjuntos de dados relativos ao anexo E (Estatísticas sobre transporte de mercadorias e de passageiros) são trimestrais;
- os conjuntos de dados dos anexos A, B, C, D (Estatísticas sobre transporte de passageiros) e H (Estatísticas sobre acidentes) são anuais;
- os conjuntos de dados dos anexos F (estatísticas regionais sobre transporte de mercadorias e de passageiros) e G (estatísticas sobre fluxos de tráfego na rede ferroviária) são quinquenais (e a fornecer com início no ano de referência de 2005).

Quadro 1: Conformidade com os requisitos do regulamento quanto à actualidade e à integralidade em 2005 (ano de referência)

	Entrega dos dados trimestrais	Entrega dos dados anuais						Dados quinquenais (com início em 2005)	
Anexo	E	A	B	C	D	H	I	F	G
Meses para a entrega dos dados	3*	5	5	8/14	8	5	5	12	18
Bélgica									
República Checa			–	T		Q		T	
Dinamarca	T	T	T	M	T	T	T		
Alemanha	T	T	–	T	–	T	T	T, M	
Estónia							Q		
Grécia			–					T	
Espanha	T			M				M	M
França		M		M				T, M	T
Irlanda		M					T	T	
Itália			T						
Chipre	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Letónia			–		–			M	
Lituânia	T								
Luxemburgo			–	T	–		T	T	T
Hungria									T
Malta	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Países Baixos		M	M		Q		Q, T		M
Áustria								T	T
Polónia		T							
Portugal	T					T	M	M	M
Eslovénia			–		–				
Eslováquia			–		–	T	T, Q	T	
Finlândia							Q		
Suécia		T	–	T			Q	M	
Reino Unido		T		T		T	Q, T	M	M
Bulgária	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Croácia	T		–		–			–	–
ARJM	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Islândia	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Liechtenstein	–	–		–			T	–	T
Noruega				M			T	M	
Roménia								–	–
Suíça	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Turquia							M		–

* Foi tida em conta a actualidade para o fornecimento dos dados do quarto trimestre de 2005.

Legenda:

	conformidade com os requisitos do regulamento
T	problemas com a actualidade
M	faltam alguns quadros
Q	problemas de qualidade, não integralidade dos dados
–	não abrangido

No que se refere ao fornecimento dos dados de 2003, alguns países declarantes tiveram problemas com a entrega de certos conjuntos de dados (principalmente, relativos a estatísticas sobre acidentes, etc.) ou certos elementos (movimentos de comboios, etc.). O fornecimento de dados nos dois anos subsequentes melhorou, embora sejam ainda necessários esforços para melhorar a periodicidade e a integralidade dos conjuntos de dados.

2.1.2 Ónus para os países declarantes com a execução e o fornecimento regular de dados

Na maioria dos países declarantes, a conformidade com o regulamento significou uma exploração simples dos dados existentes e, por conseguinte, nenhuma medida específica foi adoptada, já que os processos existentes eram suficientes para satisfazer os requisitos. Contudo, em alguns países foi necessário alargar a recolha de dados e proceder a uma compilação adicional. É necessário mencionar que o regulamento não previa qualquer apoio financeiro destinado a cobrir o custo da respectiva execução.

Quanto ao fornecimento regular de dados, o volume de trabalho envolvido é considerado aceitável pela maior parte dos países declarantes. Não obstante, isto envolve, em alguns países, um ónus importante, particularmente para as empresas ferroviárias, como fornecedoras de dados originais, e para as ANC dos países onde as regras de liberalização da UE são aplicadas e onde, como consequência, estão activas muitas novas empresas ferroviárias.

Em termos de custos, um estudo-piloto lançado em 2006, a pedido do grupo de trabalho de programação e coordenação do sistema estatístico europeu, revelou uma situação muito heterogénea, com um custo anual médio bastante variado para a produção de estatísticas dos transportes ferroviários, mesmo entre Estados-Membros com dimensões e estruturas de mercado semelhantes. Com muito poucas excepções, os Estados-Membros confirmaram que os números apresentados no estudo sobre o rácio custo-benefício¹¹ reflectem efectivamente o custo anual total da produção de estatísticas dos transportes ferroviários nos termos do Regulamento (CE) n.º 91/2003.

2.1.3 Processo de recolha, compilação e validação dos dados

O processo de recolha e compilação de dados nos países declarantes segue um fluxo tradicional de informação de baixo para cima. Em geral, este fluxo começa na empresa ferroviária que transmite a informação à ACN, que faz a compilação, validação e transmissão dos dados nacionais ao Eurostat.

¹¹

O relatório foi apresentado e discutido com os EM no Grupo de Trabalho «Programação e Coordenação do SEE» em 19 de Junho de 2006 (ponto 2.1. da ordem de trabalhos *Review of priorities – results from cost-benefit pilot studies*).

Em alguns casos, as ANC usam informação de outras fontes, como o Ministério dos Transportes, gestores das infra-estruturas ou autoridades de segurança nacionais, particularmente para as estatísticas sobre fluxos de tráfego na rede ferroviária e para as estatísticas sobre acidentes.

Todas as ANC executam verificações de validação antes de enviarem a informação ao Eurostat, utilizando procedimentos de controlo desenvolvidos a nível interno e/ou uma ferramenta informática de pré-validação fornecida pelo Eurostat. As regras de validação cobrem muitos aspectos do processo, incluindo o formato dos dados, a codificação, a coerência interna de cada conjunto de dados, a coerência entre os conjuntos de dados e as variáveis, etc., e, quando são detectados erros, estes são corrigidos manualmente antes da transmissão dos dados ao Eurostat.

2.1.4 Questões metodológicas

A metodologia de execução do Regulamento (CE) n.º 91/2003 facultou um quadro comum que garante a recolha harmonizada de dados e a produção de resultados comparáveis. Durante o período considerado, foram levantadas as importantes questões metodológicas seguintes:

- questão da inclusão/exclusão do trânsito de passageiros;
- problemas metodológicos no estabelecimento do quadro de correspondência entre os códigos de estações da UIC e as regiões NUTS2 e de uma ferramenta de conversão comum para NST/R-NST2000 (CPA, NC) para efeitos das estatísticas dos transportes;
- necessidade de harmonização das definições entre a Directiva 49/2004 relativa à segurança dos caminhos-de-ferro e os regulamentos ferroviários (juntamente com alterações no âmbito da recolha de dados), para melhorar a qualidade das estatísticas sobre acidentes ferroviários;
- ajuda metodológica sobre o anexo G – Estatísticas sobre fluxos de tráfego na rede ferroviária;
- problemas de correspondência entre o anexo I e os dados a enviar.

2.2 RESULTADOS

2.2.1 Transmissão e validação dos dados

Cada anexo do Regulamento (CE) n.º 91/2003 estabelece prazos específicos para a transmissão de dados pelos países declarantes. Durante o período considerado, o cumprimento desses prazos melhorou.

Quanto às disposições técnicas relativas à transmissão de dados, foi atingido um nível elevado de normalização. Os dados são transmitidos electronicamente ao Eurostat, respeitando a estrutura dos ficheiros de dados e o formato dos registos, como solicitado. Isto permite a rápida integração da informação na base de dados de produção do Eurostat e a detecção atempada de erros básicos e de códigos desconhecidos.

Uma vez os dados inseridos na base de dados do Eurostat, são aplicados procedimentos de validação pormenorizados para garantir a qualidade dos dados transmitidos. A validação inclui a coerência interna dos conjuntos de dados, a coerência temporal, a coerência entre conjuntos de dados e a comparação dos resultados no que diz respeito ao tráfego entre dois países declarantes.

A qualidade dos dados pode ser considerada boa no transporte de mercadorias (pois usam-se como base os documentos relativos às mesmas). Os dados de passageiros não podem alcançar o mesmo nível de qualidade, em consequência de metodologias diferentes na recolha de dados em cada Estado-Membro. No que se refere às estatísticas de acidentes, os dados são por vezes «poluídos» por suicídios e tentativas de suicídio. Há partes dos dados sobre acidentes que ainda são afectadas por uma falta de adaptação nacional às definições comuns (provavelmente devido ao período de transição de cinco anos permitido no Regulamento (CE) n.º 91/2003). As definições harmonizadas acima mencionadas melhorarão a qualidade dos dados. Esta afirmação baseia-se na implementação de um sólido quadro metodológico comum, nos esforços em termos de procedimentos de compilação e validação a nível nacional, bem como nos controlos de qualidade subsequentes realizados no Eurostat antes da divulgação dos dados.

A maioria dos Estados-Membros considera bom o nível de conformidade com o Regulamento (CE) n.º 91/2003. A maioria das dificuldades verifica-se no fornecimento da informação a nível regional, devido a fontes de dados e ferramentas de agregação deficientes, acesso limitado aos dados e, em alguns casos, dificuldades no tratamento de dados. Contudo, em muitos países declarantes estão a ser feitos esforços para melhorar a situação, como contactos regulares com os fornecedores de dados de modo a permitir completar a transmissão de dados ou desenvolver novos sistemas de tratamento de dados.

2.2.2 Orientação metodológica

O Eurostat produziu um manual de referência para a execução do Regulamento (CE) n.º 91/2003 com vista a dar orientações aos Estados-Membros e a outros países declarantes quanto a essa execução. O manual de referência é actualizado anualmente, de modo a incluir as orientações, a informação ou a documentação mais recentes e pertinentes para a recolha destas estatísticas.

Além disso, foi estabelecido pelo Eurostat, em colaboração com os Estados-Membros e a UIC, o quadro de correspondência entre os códigos de estações da UIC e as regiões NUTS2.

2.2.3 Divulgação dos dados

Em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 91/2003, a Comissão pode divulgar todos os dados que os Estados-Membros não declarem confidenciais. Na prática, muito poucos países utilizaram esta cláusula e a grande maioria dos dados transmitidos ao Eurostat pode ser divulgada. Os dados do anexo I (informação sobre empresas de transporte ferroviário) são confidenciais, com base nas disposições do regulamento.

Os dados recolhidos são publicados pelo Eurostat através da sua base de divulgação de dados, acessível gratuitamente através do sítio Web do Eurostat. Há já 19 quadros que são preenchidos com os dados provenientes dos anexos A–E e H. Este ano (2007), o número de quadros aumentará devido à divulgação dos dados dos anexos F e G.

O Eurostat também divulga essa informação através de publicações específicas, como a série *Statistics in Focus*, ou de comunicados de imprensa, que chamam a atenção da comunicação social e do público em geral para estes dados.

Com base nos dados que foram enviados de acordo com as disposições do regulamento, foi possível publicar três *Statistics in Focus* com os dados de 2005:

- Acidentes dos transportes ferroviários na União Europeia em 2004-2005;
- Transporte ferroviário de mercadorias em 2005;
- Transporte ferroviário de passageiros em 2004-2005.

O quadro 2 contém alguns valores-chave relativos ao transporte ferroviário europeu recolhidos com base no referido regulamento

Quadro 2: Total¹² do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias e número de vítimas mortais em acidentes ferroviários, por país, em 2005

	Transporte de passageiros (milhões de pkm)	Variação em relação a 2004 (%)	Transporte de mercadorias (milhões de tkm)	Variação em relação a 2004 (%)	Número de vítimas mortais em acidentes ferroviários ¹³
Bélgica	8305	-4.3	: ¹⁴	5.7 ¹⁴	24
República Checa	6667	1.3	14866	-1.5	249
Dinamarca	5957	0.7	1976	-14.9	23
Alemanha	78244	7.4	95421	3.8	157
Estónia	248	28.6	10639	1.4	21
Grécia	1854	11.1	613	3.6	26
Espanha	21153	4.1	11635	-2.0	65
França	76886	3.4	40701	-9.8	79
Irlanda	1781	12.6	303	-24.1	0
Itália	50088	1.7	22761	2.6	99
Chipre	-	-	-	-	-
Letónia	894	10.3	19779	6.2	5
Lituânia	280	-1.0	12457	7.0	33
Luxemburgo	267	5.8	392	-33.9	0
Hungria	9851	-3.1	9090	3.9	91
Malta	-	-	-	-	-
Países Baixos	14036	-0.4	5025	-3.8	25
Áustria	9236	5.0	18957	1.1	44
Polónia	17882	-3.0	49972	-4.5	291
Portugal	3809	1.5	2422	6.1	99
Eslovénia	716	3.0	3245	3.0	5
Eslováquia	2182	-2.0	9463	-2.5	7
Finlândia	3478	3.8	9706	-4.0	22
Suécia	8910	3.2	21675	3.9	21
Reino Unido	44415	2.5	22322	-1.0	74
União Europeia 25	:	:	:	:	1464
Bulgária	:	:	:	:	:
Croácia	1227	5.0	2835	13.7	35
ARJM	:	:	:	:	:
Islândia	-	-	-	-	-
Liechtenstein	1	0.0	17	-17.3	0
Noruega	2709	3.4	3149	10.7	4
Roménia	7960	-7.6	16582	-2.6	36
Suíça ¹⁵	:	:	:	:	:

¹² Relatório simplificado e pormenorizado, todos os tipos de transporte (internacional, nacional, trânsito apenas para o transporte de mercadorias).

¹³ Alguns dados podem incluir suicídios.

¹⁴ Dados confidenciais devido à cláusula de confidencialidade aplicável ao relatório simplificado (pequenas empresas); os dados das grandes empresas (relatório pormenorizado) foram de 8 130 milhões de tkm em 2005.

Turquia	5036	-3.8	9077	-2.7	154
---------	------	------	------	------	-----

3 CONCLUSÕES

A experiência adquirida e os resultados obtidos com a execução do Regulamento (CE) n.º 91/2003 podem ser considerados, em geral, muito positivos. A adopção do regulamento, o trabalho e os recursos investidos na elaboração dos requisitos legais, tanto a nível nacional como do Eurostat, permitiram produzir rapidamente resultados comparáveis e fiáveis. Isto é particularmente importante no caso dos dez Estados-Membros que aderiram à UE em 2004.

Nos países onde o mercado ferroviário é desenvolvido (existindo muitos operadores ferroviários) foram encontrados mais problemas referentes à recolha dos dados ferroviários.

O fornecimento de dados nos dois anos subsequentes melhorou, embora subsistam ainda alguns problemas, particularmente no que respeita à periodicidade e integridade dos conjuntos de dados.

Devido ao processo de aprendizagem constante (durante os três anos anteriores), todos os dados trimestrais de 2006 já estavam disponíveis em Maio de 2007 (todos os Estados-Membros respeitaram o prazo para os dados trimestrais).

Foi alcançado um grande progresso por alguns países no sentido de retirar as restrições de confidencialidade de alguns quadros. No início, sete países declararam alguns quadros como confidenciais, mas, com os contactos dos INE com as empresas ferroviárias, os dados puderam tornar-se públicos. Actualmente, só três países (AT¹⁶, BE¹⁷ e BG¹⁸) colocam algumas restrições aos dados. O processo para a divulgação dos dados está ainda em curso nestes países. Consequentemente, os agregados a nível da UE (para algumas variáveis) ainda não estão disponíveis. Isto dificulta seriamente a monitorização do mercado ferroviário a nível europeu e, assim, a utilidade dos conjuntos de dados.

A maior parte das questões relacionadas com a interpretação do regulamento e com a recolha, compilação, transmissão e validação dos dados foi analisada e devidamente tratada. A execução do regulamento conduziu a um aumento da informação disponível sobre o sector, bem como a uma melhoria da qualidade e da actualidade dos dados. No que diz respeito à utilização dos dados, os resultados obtidos têm aplicação imediata na formulação de políticas, particularmente para o desenvolvimento, execução e monitorização das políticas do sector dos transportes ferroviários a nível nacional e comunitário. A divulgação dos dados em diversos meios públicos contribuiu para a visibilidade de todo o processo e para dar aos cidadãos um benefício pelos recursos investidos.

¹⁵ A Suíça apresentará os dados ferroviários a partir de 2006 como ano de referência (segundo o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça sobre a cooperação em matéria de estatísticas, JO L 90 de 28.3.2006, pp.1-21).

¹⁶ Os quadros A3, F1 e F2 são confidenciais; os quadros C1, C2, C3 C4, E2, F3 e F4 estão em processo de divulgação.

¹⁷ B1 para 2004 e 2005 são confidenciais.

¹⁸ Quadros E1 e E2: processo de divulgação em curso.

3.1 DESENVOLVIMENTOS A CURTO PRAZO

A curto prazo, os esforços devem centrar-se nas questões seguintes:

- Finalizar a introdução de definições harmonizadas para uma melhor comparabilidade dos dados dos diferentes países e dos diferentes modos de transporte.
- Integração e harmonização de alguns dados sobre acidentes ferroviários (que actualmente são recolhidos em separado pela ERA e pelo Eurostat) para evitar a duplicação de trabalho e a publicação de números diferentes no futuro.
- É necessária uma nova melhoria da qualidade dos dados para certos elementos, bem como da actualidade. Alguns países declarantes têm de fazer esforços adicionais no sentido de fornecer dados fiáveis e comparáveis e melhorar a actualidade do fornecimento de dados.
- Divulgação dos fluxos de tráfego na rede ferroviária e dos dados regionais.
- Alargamento da União Europeia à Bulgária e à Roménia. O Eurostat estará particularmente atento com vista a garantir que estes dois novos Estados-Membros cumpram a legislação comunitária no domínio das estatísticas do transporte ferroviário.
- Levantamento completo das restrições de confidencialidade a fim de permitir uma divulgação dos agregados da UE em tempo útil.

3.2 DESENVOLVIMENTOS A LONGO PRAZO

A recolha de novas variáveis pode ser prevista e será discutida, com base nas necessidades anunciadas pelos utilizadores de dados (por exemplo, os comboios-km realizados, subdivididos em tracção a gasóleo e eléctrica, poderiam ser úteis para cálculos do impacto ambiental). A possibilidade de recolha de dados sobre comboios de passageiros de alta velocidade (número de passageiros, passageiros-km e comboios-km) pode igualmente ser discutida.

Contudo, os países declarantes expressaram claramente os problemas de recolher mais informação e a necessidade de justificar devidamente qualquer carga de trabalho adicional relacionada com a recolha de estatísticas em geral e estatísticas dos transportes ferroviários em particular.

Podem prever-se, pelo menos, dois desenvolvimentos futuros que não estão relacionados com novas exigências de dados:

- uma pequena redução do período de transmissão de dados para cinco meses, após o final do período de observação para os dados anuais sobre passageiros ferroviários, em conformidade com a recolha de dados estatísticos sobre outros modos de transporte;

- alargamento da cobertura geográfica devido a futuros alargamentos da União ou ao envolvimento voluntário de países terceiros através de acordos de cooperação.