

PT

PT

PT



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 17.9.2010
COM(2010) 474 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

relativa ao

estabelecimento de um espaço ferroviário europeu único

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

relativa ao

estabelecimento de um espaço ferroviário europeu único

1. INTRODUÇÃO

1.1. Historial

Nos últimos dois séculos, o transporte ferroviário na Europa desenvolveu-se fundamentalmente no interior das fronteiras nacionais, com cada Estado a criar o seu próprio sistema ferroviário, com base em considerações de ordem local, e a indústria e as empresas ferroviárias nacionais a adoptarem as suas próprias normas técnicas e operacionais. O resultado foi a fragmentação estrutural do sistema ferroviário europeu, a qual ainda hoje constitui um obstáculo de vulto à criação de um espaço ferroviário europeu único. Tal fragmentação gera problemas sérios de eficiência, flexibilidade e fiabilidade, em especial no transporte de mercadorias, e custos de exploração elevados que impedem o modo ferroviário de se tornar um concorrente credível dos outros modos de transporte e desincentivam o investimento privado de novos operadores.

Depois de ter vivido um longo período de declínio, o sector ferroviário europeu conseguiu, a partir de 2000, aumentar o volume de passageiros e mercadorias e estabilizar a sua quota de mercado. A queda do emprego ferroviário já começara a abrandar antes do despontar da crise, uma vez que os postos de trabalho criados nas novas empresas ferroviárias e de serviços compensaram parcialmente os perdidos nas companhias históricas. A segurança aumentara também significativamente. Na UE-15, o número médio de passageiros mortos em acidentes ferroviários caiu de 104 em 2000-2002 para 47 em 2005-2007, observando-se análoga tendência na maior parte dos países da UE-12.

Malgrado estas tendências, não se conseguiu aumentar a quota global do modo ferroviário no transporte de passageiros e mercadorias para os níveis preconizados no Livro Branco dos Transportes publicado em 2001. A quota de mercado das empresas ferroviárias históricas e das que se criaram a seguir à abertura do mercado evidencia a lentidão com que se têm materializado os efeitos esperados desta abertura: os novos operadores do tráfego ferroviário de mercadorias detinham em finais de 2008 uma quota de mercado superior a 40% em três Estados-Membros (Roménia, Reino Unido e Estónia), mas em muitos Estados-Membros verificam-se ainda situações de monopólio, tanto no segmento de mercadorias como no de passageiros. Em termos gerais, pode dizer-se que os países em que foi mais rápida a abertura de mercado e em que os novos operadores adquiriram maiores quotas de mercado são também aqueles em que o mercado do transporte ferroviário de mercadorias se tornou mais estável.

A persistência de problemas de qualidade (particularmente a fiabilidade) faz, todavia, que o sector ferroviário se veja em dificuldades para conservar a posição que hoje

detém no sistema de transportes da UE e mais ainda para a melhorar, apesar do potencial de crescimento que apresenta face aos crescentes condicionamentos ambientais, do sucesso do modo ferroviário no transporte de mercadorias noutras partes do mundo e da aparente maior procura deste modo pelos cidadãos e pelos carregadores.

1.2. Evolução do tráfego ferroviário na UE

O tráfego ferroviário de mercadorias, que entre 1990 e 2000 conheceu uma quebra acentuada de 526 300 para 403 700 Mtkm (fruto, principalmente, de tendências fortemente negativas na UE-12), cresceu para 453 100 Mtkm na UE-27 em 2007 (+12.2%). Analogamente, depois de um forte decréscimo nos anos 90 (de 420 100 Mpkm em 1990 para 370 700 em 2000, pelas mesmas razões), o tráfego ferroviário de passageiros na UE-27 cresceu para 395 300 Mpkm em 2007 (+6%), apesar de se ter acentuado a quebra na Europa central e oriental (-18,4% na UE-12).

Evolução do tráfego ferroviário de passageiros e mercadorias

Milhares de milhões

	1990		2000		2007	
	Mercad. (tkm)	Pass. (pkm)	Mercad. (tkm)	Pass. (pkm)	Mercad. (tkm)	Pass. (pkm)
UE-15	256,5	268,9	257,1	309,4	297,1	345,2
UE-12	269,8	151,2	146,6	61,4	156	50,1
UE-27	526,3	420,1	403,7	370,7	453,1	395,3

Graças à evolução positiva observada entre 2000 e 2007, a quota do modo ferroviário no transporte intra-UE tem-se mantido sensivelmente constante desde 2000. No tráfego de mercadorias, o modo ferroviário continua a representar perto de 11% da actividade total de transporte intra-UE; no transporte terrestre, i.e. excluindo o aéreo e o marítimo, a sua quota de mercado situa-se ligeiramente acima de 17%. No tráfego de passageiros intra-UE, a quota de mercado do modo ferroviário manteve-se em cerca de 6%. Considerando apenas os modos terrestres, o ferroviário assegura cerca de 7% do transporte de passageiros.

Os dados relativos a 2008 mostram uma quebra de cerca de 2% na actividade de transporte de mercadorias, sem distinção de modos, quebra essa que se ficou principalmente a dever à eclosão da crise económica na segunda metade desse ano. O modo ferroviário conseguiu ganhar terreno no transporte de passageiros, graças sobretudo ao crescimento, acima da média, do tráfego de alta velocidade. No transporte de mercadorias, embora a evolução da situação económica em 2008 pouco tenha afectado a distribuição modal, o modo ferroviário parece ter sofrido uma quebra de actividade superior à dos outros modos no período de agudização da crise em 2009. A sua quota de mercado ter-se-á assim reduzido no curto prazo. A actividade de transporte de passageiros abrandou também em 2009, em especial no segmento das viagens de negócios, mas não parece que o modo ferroviário se tenha ressentido mais que os outros modos. A conjuntura económica actual agravou algumas das debilidades estruturais do mercado ferroviário e acelerou a consolidação

do sector ferroviário, com a aquisição de várias das novas empresas de serviços ferroviários de mercadorias pelas empresas históricas em 2008 e 2009¹.

1.3. Objectivos da política ferroviária da UE

O caminho-de-ferro é um modo de transporte amigo do ambiente, que pode contribuir para novas formas de mobilidade, economizadoras de energia, e limitar o risco de agravamento da poluição, do congestionamento e (especialmente se se utilizar electricidade produzida a partir de fontes não fósseis) das alterações climáticas. Pode também proporcionar serviços de alta qualidade, fiáveis e seguros, promovendo assim o desenvolvimento sustentável da economia europeia.

Como demonstrou o episódio das cinzas vulcânicas, a diversidade de modos de transporte é vital para se assegurar a resiliência do sistema de transportes europeu, de que depende a nossa economia. É importante também para alargar o leque de opções de resposta aos desafios das alterações climáticas e da segurança energética. Os fabricantes europeus são líderes mundiais da tecnologia ferroviária, especialmente de alta velocidade. Um sector ferroviário europeu forte é a melhor ilustração dessa liderança e essencial para promover a adopção da tecnologia europeia noutros mercados.

Garantir a materialização do crescimento potencial do sector ferroviário é um objectivo da máxima relevância, não só para a política europeia de transportes, como para a política económica em geral.

Para se atingirem estes objectivos, é preciso que a União Europeia estabeleça um espaço ferroviário europeu único, assente numa rede integrada de infra-estruturas e em equipamento interoperável que assegurem a continuidade dos serviços de transporte em toda a Europa e com os países vizinhos. Os operadores ferroviários europeus ficarão assim em condições de oferecer serviços eficientes que correspondam às expectativas dos passageiros e das empresas e de concorrer mais eficazmente com os modos de transportes alternativos, designadamente a nível do preço, da flexibilidade, do tempo de viagem e da pontualidade.

Para impulsionar a competitividade do sector ferroviário e capitalizar o seu desempenho ambiental são necessárias novas medidas, alicerçadas nos resultados já obtidos e integradas numa estratégia coerente que promova uma infra-estrutura ferroviária europeia eficaz, crie um mercado ferroviário atraente e verdadeiramente aberto, elimine os obstáculos administrativos e técnicos e assegure uma concorrência equitativa com os outros modos de transporte. A presente comunicação delinea em traços largos essa estratégia.

2. PROMOVER UMA INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA EFICAZ

O nível de investimento no desenvolvimento e conservação da infra-estrutura ferroviária continua a ser insuficiente em muitos Estados-Membros. Em vários casos, a qualidade da infra-estrutura tem vindo a degradar-se. As ligações transfronteiras, designadamente com as redes dos países vizinhos, continuam também a ser

¹ COM(2009) 676 de 18.12.2009, p. 14

insuficientes. A situação é particularmente calamitosa na Europa central e oriental. A má conservação, a lentidão da modernização e o número crescente de estrangulamentos da rede têm impacto directo na competitividade de todo o sector. Num tal contexto, a política da Comissão vai no sentido de mobilizar recursos financeiros internacionais, da UE, nacionais e privados para o lançamento de novos projectos de transporte ferroviário, assegurando, através de um enquadramento financeiro adequado que estimule o investimento dos Estados-Membros e dos países candidatos no sector ferroviário, a boa conservação e a optimização da infra-estrutura existente e facilitando a adaptação desta às crescentes exigências de especialização, em particular a criação de redes de alta velocidade e de redes vocacionadas para o tráfego de mercadorias.

2.1. Mobilizar fundos para desenvolver a infra-estrutura ferroviária

Ao sector ferroviário cabe, em geral, uma pequena fracção do investimento dos Estados-Membros em infra-estruturas, continuando a parte de leão a ser canalizada para o sector rodoviário. Este desequilíbrio é particularmente acentuado na Europa central e oriental. A União Europeia decidiu, assim, consagrar à infra-estrutura ferroviária parte importante do seu orçamento para os transportes. Este tipo de intervenção directa pode ajudar a colmatar o défice de interoperabilidade das redes ferroviárias nacionais e os estrangulamentos nos troços transfronteiras e terá um nítido efeito de alavanca no investimento dos Estados-Membros. No contexto do quadro financeiro actual (2007-2013), o grosso do financiamento para projectos da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) destina-se ao sector ferroviário: mais de 63% dos investimentos na RTE-T, ou seja, 246 milhões de euros num total de 390 milhões. Esta fracção é ainda maior no caso dos projectos RTE-T prioritários: mais de 83% do orçamento total, com 129 milhões de euros programados para 2007-2013. Para o investimento no sector ferroviário, particularmente na Europa central e oriental, contribuem também significativamente outros instrumentos da UE, como o Fundo de Coesão, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e os empréstimos e garantias do Banco Europeu de Investimento. Entre 2007 e 2013, o sector dos transportes será o beneficiário de cerca de 82 000 milhões de euros (23,8% da verba total) dos fundos estruturais e do fundo de coesão, cabendo 23 600 milhões à infra-estrutura ferroviária. Os países do alargamento e os países vizinhos poderão beneficiar de financiamentos provenientes, respectivamente, do Instrumento de Pré-Adesão (IPA) e do Instrumento Europeu de Vizinhança e Parceria (IEVP).

O eventual aumento do financiamento directo da infra-estrutura ferroviária pela UE estará necessariamente subordinado ao próximo quadro financeiro plurianual e às possibilidades de criação de novos instrumentos de financiamento e de mobilização de recursos adicionais neste contexto. A Comissão expõe a sua abordagem neste domínio no Livro Branco a publicar em breve sobre a futura política de transportes da União Europeia.

2.2. Assegurar a qualidade da infra-estrutura ferroviária por meio de um enquadramento financeiro adequado

Na comunicação de 2008 intitulada «Contratos plurianuais em prol da qualidade da infra-estrutura ferroviária»², a Comissão define as medidas a tomar pelos Estados-Membros e os gestores das infra-estruturas ferroviárias para garantir o financiamento sustentável da infra-estrutura ferroviária existente. O nível de intervenção pública, em especial, deverá ser compatível com as estratégias de investimento de médio a longo prazo e conjugar o princípio do equilíbrio financeiro com a regra geral de tarifação segundo o custo directo da exploração de um comboio suplementar (a cobertura total dos custos será excepção, sendo admitida apenas em determinadas condições).

O financiamento sustentável da infra-estrutura ferroviária é o objectivo principal de várias das alterações propostas pela Comissão no âmbito da revisão da legislação que regula o acesso ao mercado na UE. O propósito da Comissão é estabelecer um enquadramento financeiro que implique, para as autoridades públicas competentes, obrigações claras de definição de estratégias de investimento de médio a longo prazo, que potenciem a previsibilidade de oportunidades de negócio no sector ferroviário e criem, através de sistemas de tarifação mais eficazes, incentivos para as empresas ferroviárias investirem em novas tecnologias, seguras, interoperáveis e ecológicas. Estimular-se-á, assim, o investimento público e privado no sector ferroviário ao nível nacional.

2.3. Criar redes mais especializadas

A política da RTE-T é central para a criação de linhas de alta velocidade e de infra-estruturas de transporte de mercadorias a uma escala pan-europeia. A extensão da rede de alta velocidade na Europa, que já aumentara consideravelmente nos anos 90, duplicou entre 2001 e 2007, totalizando 5764 km em 2008, encontrando-se em construção na Bélgica, França, Alemanha, Itália, Espanha e Países Baixos, em 2009, 2500 km de novas linhas de alta velocidade. Em 2007, a alta velocidade ferroviária representava 23% do mercado total de transporte ferroviário de passageiros na UE, expresso em passageiros-quilómetro, tendo conseguido ganhar quota de mercado ao transporte rodoviário e aéreo.

Também o mercado do transporte ferroviário de mercadorias necessita de infra-estruturas e de métodos de exploração que proporcionem aos operadores um serviço de maior qualidade e fiabilidade. A Comissão publicou em Setembro de 2008, uma comunicação em que apresenta orientações e propostas práticas para a monitorização da qualidade dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias³; o Parlamento Europeu e o Conselho preparam-se para adoptar um regulamento, proposto pela Comissão em Dezembro de 2008, que estabelece uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo. Se a evolução deste mercado continuar insatisfatória, a Comissão proporá novas medidas.

² COM(2008) 54 de 6.2.2008

³ COM(2008) 536 de 8.9.2008

Com a revisão da legislação que regula o acesso ao mercado ferroviário na UE, é intenção da Comissão estabelecer um enquadramento financeiro que estimule o investimento público e privado no sector ferroviário.

O desenvolvimento da infra-estrutura ferroviária exige também uma visão mais ampla dos novos instrumentos de financiamento (públicos e privados) e a mobilização de recursos apropriados no âmbito do novo quadro financeiro plurianual.

Além do estabelecimento da rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, a Comissão ponderará a oportunidade de outras medidas para melhorar a qualidade dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias, incluindo o desenvolvimento de ferramentas de monitorização do desempenho dos operadores ferroviários e a publicação de indicadores de qualidade.

A Comissão apresentará em 2011 os resultados dos trabalhos em curso para o reforço das ligações da RTE-T aos países da Vizinhança Europeia e a integração das redes dos países candidatos na RTE-T.

3. CRIAÇÃO DE UM MERCADO FERROVIÁRIO ATRANTE E VERDADEIRAMENTE ABERTO

3.1. Melhorar e fazer cumprir as regras vigentes

A Comissão considera há muito que um melhor funcionamento do mercado interno deveria incentivar o sector ferroviário a tornar-se mais eficiente e mais ágil na resposta às necessidades dos seus clientes. A legislação que regula o acesso ao mercado ferroviário na UE tem vindo, assim, a promover a abertura progressiva do mercado, com base na separação efectiva da gestão da infra-estrutura e dos serviços de transporte. O transporte ferroviário de mercadorias e o transporte ferroviário internacional de passageiros foram totalmente abertos à concorrência a partir, respectivamente, de Janeiro de 2007 e Janeiro de 2010.

A concorrência entre empresas ferroviárias continua, contudo, limitada por factores ligados à atitude proteccionista dos operadores históricos e à gestão conluiada da infra-estrutura ferroviária, a qual, sendo um monopólio natural, deveria ser acessível, em condições equitativas e não-discriminatórias, a todos os operadores que dela queiram fazer uso. Na maior parte dos Estados-Membros, a insuficiente transparência do funcionamento do mercado e a ineficácia do quadro institucional entravam a concorrência na oferta de serviços ferroviários; as informações essenciais para os novos operadores — o processo de candidatura ou as vias de recurso, por exemplo — não são ainda sistemática e facilmente acessíveis; os operadores que entram num novo mercado continuam a ser discriminados no acesso à infra-estrutura e aos serviços ferroviários conexos, cuja propriedade e exploração se encontram frequentemente nas mãos da companhia histórica.

As entidades reguladoras nacionais têm dificuldade em cumprir os seus deveres de supervisão dos gestores de infra-estrutura, em particular para garantir que os novos operadores não são discriminados e verificar se são correctamente aplicados os princípios de tarifação e de contabilidade separada. Tal dificuldade resulta frequentemente de falta de pessoal e outros recursos e pode agravar-se quando a

entidade reguladora não é suficientemente independente do gestor da infra-estrutura, da companhia histórica ou do ministério que exerça sobre esta direitos inerentes à propriedade. O regulamento relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo prevê uma cooperação mais estreita dos gestores das infra-estruturas nas secções nacionais dos corredores europeus, o que, por sua vez, exige uma maior cooperação das entidades reguladoras dos Estados-Membros interessados. A experiência ganha com esta cooperação será de grande utilidade caso a Comissão venha ulteriormente a adoptar uma abordagem mais integrada da supervisão do mercado no espaço ferroviário europeu único. A legislação em vigor já contribui de alguma forma para a resolução destes problemas, mas a Comissão está consciente de que eles persistirão se o quadro regulamentar da UE não for devidamente aplicado, pelo que já abriu processos de incumprimento contra os Estados-Membros que não aplicam correctamente a legislação. É também manifesto que as regras vigentes carecem de aclaração e modernização. No projecto de directiva adoptado em conjunto com a presente comunicação, a Comissão propõe, portanto, a alteração das regras actuais de acesso ao mercado, com o objectivo de remover os obstáculos à concorrência leal identificados.

O direito da UE regula igualmente a prestação de serviços ferroviários públicos de transporte de passageiros. Há clara necessidade de fazer cumprir essas disposições, em particular as respeitantes ao nível adequado de compensação pela prestação do serviço público, para assegurar a lealdade da concorrência entre as empresas ferroviárias.

3.2. Concluir o processo de abertura do mercado

A abertura do mercado não será completa enquanto as empresas ferroviárias europeias não puderem explorar serviços domésticos de transporte de passageiros em toda a União Europeia. A Comissão já lançou um estudo das opções de regulação da abertura deste mercado e vai também analisar as condições que deverão aplicar-se à adjudicação dos contratos de serviço público de transporte ferroviário nos Estados-Membros, uma vez que grande parte dos serviços nacionais de passageiros é prestada com base nesse tipo de contratos. Está em curso uma avaliação das práticas actuais à luz do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, que entrou em vigor em Dezembro de 2009. Estas actividades preliminares, que incluem a consulta das partes interessadas, em especial os parceiros sociais, permitirão que a Comissão apresente em 2011 uma avaliação global dos custos e benefícios da concorrência no transporte nacional de passageiros e adopte uma nova iniciativa atinente a uma maior abertura do mercado, o mais tardar em 2012 como prevê a legislação em vigor. A iniciativa proposta pela Comissão incluirá as medidas necessárias para garantir que a abertura do mercado irá melhorar verdadeiramente os serviços e não terá efeitos negativos inesperados.

Com a revisão da legislação que regula o acesso ao mercado ferroviário na UE, a Comissão visa eliminar os obstáculos a uma concorrência equitativa identificados posteriormente a 2001.

A Comissão irá também propor o alargamento da abertura do mercado ao transporte nacional de passageiros prestado por contrato de prestação de serviços de direito público ou de direito privado, sob reserva de salvaguardas da qualidade adequadas.

Examinar-se-á também neste contexto o reforço da separação institucional do gestor da infra-estrutura e das empresas ferroviárias e a criação de mecanismos institucionais que assegurem uma supervisão mais integrada do mercado ferroviário da UE.

4. ELIMINAR OS OBSTÁCULOS ADMINISTRATIVOS E TÉCNICOS

4.1. Uma abordagem comum da segurança

Os requisitos de segurança e o défice de interoperabilidade continuam a impor obstáculos de vulto à entrada no mercado ferroviário da UE. Estes obstáculos prendem-se essencialmente com o custo, a morosidade e a disparidade dos processos nacionais e com a falta de transparência e previsibilidade.

A Comissão já lançou as bases para se avançar neste domínio, harmonizando os certificados de segurança destinados às empresas ferroviárias e introduzindo objectivos e métodos de segurança comuns. Todavia, para serem bem sucedidas, tais medidas requerem, acima de tudo, a criação de autoridades nacionais de segurança ferroviária (ANS) poderosas, eficientes, independentes e que colaborem com vista a evitar uma multiplicidade ou a duplicação de verificações. A Comissão continuará, portanto, a controlar o cumprimento, pelos Estados-Membros, da legislação da UE que regula a designação de tais órgãos.

Este quadro regulamentar atribui à Agência Ferroviária Europeia um papel central na gradual harmonização dos processos e procedimentos nacionais relacionados com a segurança e sua substituição por métodos comuns. A Comissão assegurar-se-á, portanto, de que a ERA terá condições para executar estas tarefas. Conforme anunciou em Setembro de 2009, a Comissão estudará a forma de reformular o papel da ERA no sentido de esta vir gradualmente a complementar ou mesmo a assumir, pelo menos parcialmente, as competências das ANS em matéria de certificação e licenciamento. Feitos os estudos de viabilidade necessários e consultadas as partes interessadas, e caso se justifique, a Comissão apresentará proximamente uma proposta legislativa nesse sentido.

4.2. Eliminar os obstáculos à interoperabilidade

Para eliminar os obstáculos à entrada no mercado, são necessárias especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) claras e harmonizadas. Deu-se já um grande passo em frente com a adopção, pela Comissão, de um primeiro conjunto de especificações para os sistemas ferroviários de alta velocidade e convencional, e outras ETI importantes serão adoptadas proximamente. Na fase presente, as ETI aplicam-se apenas à rede transeuropeia, mas a ERA foi recentemente mandatada para preparar o alargamento do seu âmbito por forma a que, em 2013, todo o sistema ferroviário seja objecto de especificações harmonizadas.

No que respeita às aplicações telemáticas para o transporte de passageiros e mercadorias, competirá ao sector ferroviário criar plataformas integradas para as comunicações entre os agentes económicos e os clientes. A Comissão vai promover a instalação atempada e extensiva dessas plataformas, cujas finalidades são o fornecimento de informações e a emissão de bilhetes para os passageiros

(permitindo, por exemplo, melhorar o sistema de bilhética directa), e que possibilitam uma comunicação eficiente entre o gestor da infra-estrutura, as empresas ferroviárias e outras entidades que exploram composições, vagões e unidades intermodais.

A adopção pela Comissão, em Julho de 2009, do plano de instalação do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS) e a revisão em curso da política relativa à RTE-T destinam-se a acelerar a instalação e a utilização do mais moderno equipamento interoperável de gestão do tráfego.

O longo ciclo de vida do equipamento ferroviário e a necessidade de manter os custos de investimento a um nível que o sector possa suportar explicam a lentidão com que avança a interoperabilidade. A Comissão irá, contudo, tomar medidas nos próximos anos para diminuir o período de migração dos sistemas herdados do passado para o sistema-alvo europeu, com base em planos comuns de instalação que programem a saída de serviço dos sistemas antigos e a sua substituição por sistemas interoperáveis, à imagem do que já se fez com o ERTMS.

A fim de diminuir o défice actual de interoperabilidade, a ERA foi mandatada para criar ferramentas que facilitem a exploração em todos os Estados-Membros dos veículos ferroviários existentes, com base no princípio da aceitação mútua das normas nacionais.

A Comissão tem vindo a adoptar gradualmente normas harmonizadas de segurança e interoperabilidade e dá incentivos à instalação de equipamento interoperável, com vista a eliminar os obstáculos administrativos e técnicos à entrada no mercado ferroviário da UE.

A nível dos processos de certificação da segurança das empresas ferroviárias e de autorização da colocação em serviço de veículos ferroviários, faltam mecanismos de decisão eficazes e harmonizados, que envolvam todas as partes, especialmente as autoridades nacionais de segurança ferroviária. A Comissão está, portanto, a estudar a oportunidade de atribuir à Agência Ferroviária Europeia competência para avaliar os mecanismos existentes e de reforçar no futuro próximo o papel da agência nos processos de certificação e autorização.

5. ASSEGURAR CONDIÇÕES DE CONCORRÊNCIA EM IGUALDADE COM OS OUTROS MODOS DE TRANSPORTE

Tornar sustentável a actividade de transporte é uma prioridade estratégica de longo prazo para responder às necessidades e aos desafios de mobilidade futuros. Na comunicação «Um futuro sustentável para os transportes»⁴, adoptada em 17 de Junho de 2009 no quadro do pacote de medidas em prol de transportes ecológicos, a Comissão propõe medidas de internalização dos custos externos do transporte, a executar de forma coordenada e equilibrada em todos os modos de transporte, para que as tarifas aplicadas espelhem o nível dos custos externos impostos ao conjunto da sociedade. É essencial que o sector dos transportes contribua para as prioridades

⁴ COM(2009) 279 de 17.6.2009

cimeiras da Comissão que são o desenvolvimento sustentável e a preservação da competitividade da Europa.

A internalização dos custos externos é o mecanismo adequado para garantir que os sistemas de tarifação reflectem com maior exactidão os custos reais dos modos de transporte e para dar aos utentes um sinal de preço correcto que os incentive a alterarem o seu comportamento a fim de reduzir esses custos.

Não há, no presente, condições de concorrência genuinamente equitativas e leis entre os modos de transporte. Os princípios de tarifação actualmente aplicados nos modos ferroviário, rodoviário e aéreo são muito diferentes, como são diferentes as bases (custos de infra-estrutura) e os instrumentos de internalização ou modulação dos custos externos (em particular, os custos da poluição atmosférica, do ruído, da contribuição para as alterações climáticas e do congestionamento). No sector ferroviário, os Estados-Membros estão autorizados a modular as taxas de acesso à infra-estrutura tendo em conta o custo do impacto ambiental da circulação ferroviária. Tal modulação não pode, contudo, originar receitas adicionais para o gestor da infra-estrutura, excepto se nos modos de transporte concorrentes se aplicar uma tarifação deste tipo de nível comparável.

A proposta de revisão do «primeiro pacote ferroviário» e as medidas do pacote de ecologização dirigidas ao transporte rodoviário de mercadorias (revisão da Directiva 1999/62/CE⁵ – «Eurovinheta»), apresentadas pela Comissão, introduzem disposições destinadas a assegurar a convergência dos princípios de tarifação nos modos ferroviário e rodoviário e a abrir caminho a uma genuína concorrência intermodal equitativa. A revisão da Directiva «Eurovinheta» irá permitir a internalização dos custos externos associados à poluição e ao congestionamento e a Comissão propõe, no quadro da revisão do primeiro pacote ferroviário, a introdução, em condições específicas, de um sistema de tarifação do acesso à via harmonizado e diferenciado em função do ruído, bem como a facilitação da adaptação dos sistemas de tarifação para que contemplem outros efeitos ambientais, em toda a União Europeia.

A Comissão está convicta de que as regras propostas contribuirão, se correctamente aplicadas, para tornar os transportes mais sustentáveis e mais eficientes na União Europeia. Componente indispensável desta estratégia é o aumento da quota-parte do modo ferroviário no volume total de transporte. Mas, para maximizar a competitividade ambiental do modo ferroviário, poderão ser necessárias medidas adicionais, designadamente de estímulo a uma maior eficiência energética.

⁵ COM(2008) 436 de 8.7.2008

A Comissão quer assegurar a convergência dos princípios de cobertura dos custos em todos os modos de transporte, para criar condições equitativas de concorrência multimodal. No caso do modo ferroviário, a revisão da legislação que regula o acesso ao mercado ferroviário na UE garantirá que as tarifas de acesso à via contemplam os efeitos ambientais da circulação ferroviária.

A Comissão pondera igualmente a oportunidade de novas medidas para melhorar a eficiência energética do sector ferroviário.

A Comissão irá brevemente consultar as partes interessadas sobre as iniciativas delineadas na presente comunicação, Elas terão, assim, uma palavra a dizer na formulação das acções prioritárias para os próximos cinco anos.