



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 21.8.2012
COM(2012) 459 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Terceiro relatório de acompanhamento da evolução do mercado ferroviário

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2012) 246 final}

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Terceiro relatório de acompanhamento da evolução do mercado ferroviário

(Texto relevante para efeitos do EEE)

I. INTRODUÇÃO

1. Os caminhos de ferro europeus conheceram nos últimos anos mudanças importantes, resultantes quer da conjuntura económica, globalmente pouco favorável, quer da evolução do quadro regulamentar, em particular o europeu.
2. O objetivo de criar um espaço ferroviário europeu único, assente na livre concorrência, foi reiterado em vários documentos: o Livro Branco de 2011 «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», a comunicação «Ação para a estabilidade, o crescimento e o emprego», adotada em 30 de maio de 2012 (que destaca a importância de se reduzirem os encargos administrativos e as barreiras à entrada no setor ferroviário), as conclusões do Conselho Europeu, de janeiro de 2012, e a comunicação «Uma melhor governação para o mercado único». Pelo contributo que dá ao crescimento económico e à criação de emprego, a liberalização do mercado vai ao encontro dos objetivos da estratégia Europa 2020.
3. Nessa perspetiva, a Comissão propôs, nomeadamente, a reformulação do primeiro pacote ferroviário, sobre a qual se obteve um acordo político em 3 de julho de 2012. Também a abertura do transporte internacional de passageiros à concorrência, desde 1 de janeiro de 2010, começou a produzir os seus primeiros efeitos.
4. Foi esta evolução ininterrupta do quadro regulamentar que motivou o legislador a incumbir a Comissão de acompanhar a par e passo o desenvolvimento do mercado ferroviário europeu, por forma a poder-se avaliar a influência que nele exerce a política comunitária e a facilitar a definição das medidas que convirá adotar futuramente no domínio ferroviário.
5. O presente relatório decorre dessa obrigação de acompanhar a evolução do mercado ferroviário, estabelecida pela Diretiva 2001/12/CE¹.
6. A evolução do mercado ferroviário fora já objeto de uma comunicação², adotada em 18 de outubro de 2007, a que se seguiu um relatório³, publicado em 18 de dezembro de 2009. O presente relatório actualiza estes documentos e aborda um conjunto de elementos novos em matérias que eles não tratavam.

¹ Secção V A da Diretiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários (JO L 75 de 15.3.2001)

² Comunicação ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre o acompanhamento da evolução do mercado ferroviário, de 18 de outubro de 2007 [COM(2007) 609]

³ Relatório ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre o acompanhamento da evolução do mercado ferroviário, COM(2009) 676, retificado em 8 de dezembro de 2010

II. SISTEMA DE MONITORIZAÇÃO DO MERCADO FERROVIÁRIO

7. Para dar resposta às necessidades de observação do mercado, a Comissão criou um sistema de monitorização do mercado ferroviário (Rail Market Monitoring Scheme – RMMS).
8. Assiste a Comissão nas suas tarefas de monitorização um grupo de trabalho constituído por peritos dos ministérios nacionais e do setor ferroviário e pelos parceiros sociais. De 2001 a 2011, realizaram-se 25 reuniões do Grupo de Trabalho RMMS, três das quais depois da adoção do relatório anterior.
9. A presente análise tem por base os resultados do RMMS, particularmente as respostas ao questionário, e de estudos recentes, bem como os dados de fontes estatísticas à disposição da Comissão, designadamente o Eurostat. Para efeitos da análise, o conceito de «Estado-Membro» engloba a Noruega, também destinatária do questionário.

III. IMPLEMENTAÇÃO DOS QUADROS INSTITUCIONAL E JURÍDICO

10. Todos os Estados-Membros que têm rede ferroviária transpuseram para o direito nacional as diretivas do primeiro pacote ferroviário. A maioria dos Estados-Membros foi, todavia, objeto de processos por infração, a partir de 2008, por transposição incorreta em graus e/ou aspetos distintos. Estes processos encontram-se em fases diferentes, consoante a situação específica no Estado-Membro. Em finais de 2011, o Tribunal de Justiça tinha em mãos os processos respeitantes a 12 Estados-Membros. As acusações recorrentes respeitam à independência das funções essenciais, à tarifação da infraestrutura ferroviária e à independência do regulador.
11. A Comissão propôs também a reformulação do primeiro pacote ferroviário⁴. Na forma, trata-se de simplificar o quadro regulamentar do setor ferroviário, fundindo num texto único, harmonizando, aclarando e atualizando as três diretivas que o integram. Na substância, visam-se três objetivos: assegurar o financiamento e tarifação adequados da infraestrutura ferroviária, garantir aos operadores condições de concorrência equitativas e reforçar a eficácia dos organismos de controlo.
12. No que respeita ao segundo pacote ferroviário, instituíram-se os organismos nacionais previstos. Os serviços da Comissão procedem atualmente à avaliação da transposição da Diretiva da Segurança Ferroviária⁵, exercício esse que deverá estar concluído em meados de 2013.
13. No que se refere ao terceiro pacote ferroviário, o prazo de transposição era 19 de julho de 2010 para as Diretivas 2008/57/CE⁶ e 2009/131/CE⁷ e 31 de dezembro de

⁴ Comunicação da Comissão relativa ao estabelecimento de um espaço ferroviário europeu único, COM(2010) 474 de 17 de setembro de 2010

⁵ Diretiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação de segurança

⁶ Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade

⁷ Diretiva 2009/131/CE da Comissão, de 16 de outubro de 2009, que altera o anexo VII da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade

2011 para a Diretiva 2011/18/UE⁸. A Diretiva 2007/58/CE⁹ devia ser transposta até 4 de junho de 2009 e era plenamente aplicável a partir de 1 de janeiro de 2010.

14. No Livro Branco de março de 2011¹⁰, a Comissão anunciava novas iniciativas no setor do transporte ferroviário. Conta, assim, propor um «quarto pacote ferroviário», com o objetivo de liberalizar o mercado do transporte nacional de passageiros, melhorar o acesso à infraestrutura e aos serviços conexos e alargar as atribuições da Agência Ferroviária Europeia no domínio da certificação.
15. O regulamento relativo aos corredores ferroviários de mercadorias¹¹ prevê o estabelecimento de seis corredores até 10 de novembro de 2013 e de outros três até 10 de novembro de 2015. Os Estados-Membros deverão criar, para cada corredor, um conselho executivo, encarregue, nomeadamente, de supervisionar o importante trabalho de estabelecimento do corredor, por que é responsável o conselho de gestão, constituído pelos gestores de infraestrutura interessados. Para a maior parte dos corredores já foi criado o conselho executivo. Os corredores ferroviários formarão a espinha dorsal dos corredores RTE-T multimodais.
16. Por último, a reformulação das diretivas do primeiro pacote ferroviário possibilitou avanços nos domínios da fiscalização regulamentar, do financiamento e tarifação da infraestrutura e das condições de acesso ao mercado. Para assegurar a coordenação e o intercâmbio das melhores práticas, será criada uma rede formal das entidades reguladoras, estando igualmente prevista a apreciação posterior, em 2014, deste dispositivo.

IV. LIBERALIZAÇÃO DO MERCADO FERROVIÁRIO

17. O número de licenças europeias de exploração ferroviária no segmento «mercadorias» ascendia, em finais de 2010, a perto de 700, 340 das quais na Alemanha e 72 na Polónia. No segmento «passageiros», o número de licenças ultrapassa atualmente as 500, 320 das quais na Alemanha e 44 no Reino Unido. A nível da UE, o número de licenças aumentou, assim, em dois anos, cerca de 16 % no tráfego de mercadorias e 11 % no tráfego de passageiros. Note-se que estes valores não compreendem as licenças nacionais: alguns Estados-Membros continuam a atribuir um número importante de licenças (as empresas cuja atividade se limite à prestação de serviços regionais de transporte ferroviário de mercadorias podem ter uma única licença nacional).
18. No segmento «mercadorias», e conforme mostra a figura 1, é na Roménia (55 %), no Reino Unido (51 %) e na Estónia (43 %) que os pequenos operadores detêm as maiores quotas de mercado em toneladas-quilómetro. Em dois anos, num contexto de crise, a quota de mercado dos novos operadores cresceu significativamente em vários Estados-Membros (de 10 para 23 % na Letónia, de 14 para 27 % na Bélgica e de 10

⁸ Diretiva 2011/18/UE da Comissão, de 1 de março de 2011, que altera os anexos II, V e VI da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade

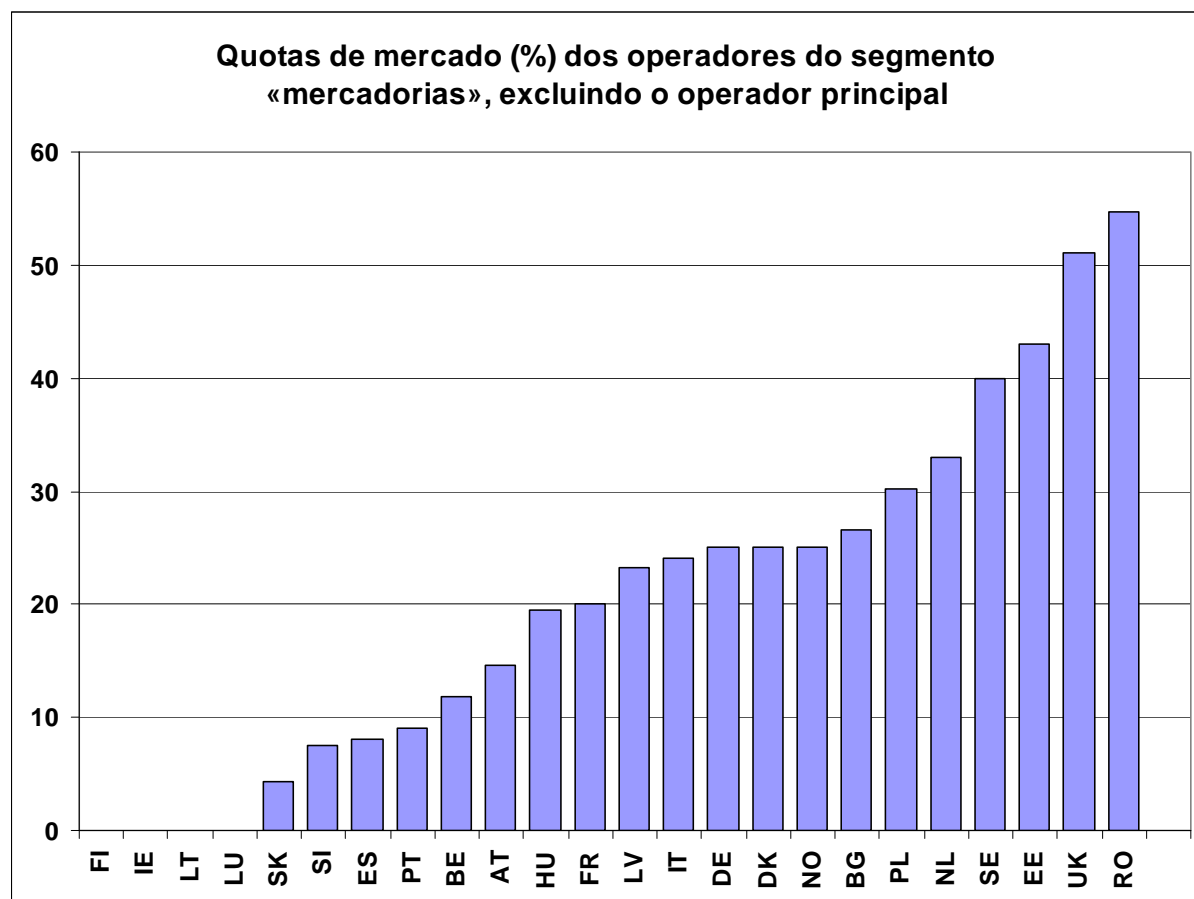
⁹ Diretiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária

¹⁰ Livro Branco de 28 de março de 2011, «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», COM(2011) 144 final

¹¹ 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

para 20 % em França), mas manteve-se nula ou próxima de zero na Finlândia, Irlanda, Lituânia e Luxemburgo.

Figura 1: Total das quotas de mercado (em percentagem do tráfego expresso em toneladas-quilómetro) dos operadores do segmento «mercadorias», excluindo o operador principal, em finais de 2010



Fonte: Respostas dos Estados-Membros ao questionário RMMS, maio-junho de 2011

19. No segmento «passageiros», as quotas de mercado dos novos operadores são particularmente importantes no Reino Unido (90 %), Estónia (50 %) e Polónia (48 %), encontrando-se hoje em minoria os países em que o operador histórico ainda controla todo o mercado (Bélgica, Grécia, Espanha, Finlândia, Irlanda, Lituânia, Eslovénia e Eslováquia). No entanto, em alguns Estados-Membros, como a Polónia, os novos operadores nasceram do desmembramento parcial do operador histórico e detêm um monopólio *de facto* nas regiões em que operam.

Figura 2: Total das quotas de mercado (em percentagem do tráfego expresso em passageiros-quilómetro) dos operadores do segmento «passageiros», excluindo o operador principal, em finais de 2010



Fonte: Respostas dos Estados-Membros ao questionário RMMS, maio-junho de 2011

20. Esta situação fica a dever-se, em larga medida, à maior ou menor precocidade da liberalização do mercado do transporte nacional ferroviário de passageiros nos vários Estados-Membros: 1992 na Suécia, 1994 na Alemanha, 1995 no Reino Unido, depois na Dinamarca e na Itália e mais recentemente numa dezena de outros países da União.
21. No tráfego internacional de passageiros, liberalizado desde 1 de janeiro de 2010 pela legislação europeia, as alianças entre operadores históricos continuam a representar o modo de exploração mais frequente. Observa-se, todavia, o crescimento gradual da oferta de serviços que concorrem em várias ligações com os do operador histórico de um dos países servidos. São exemplo a aliança da Deutsche Bahn e da ÖBB com a companhia lombarda FNM na ligação Munique-Bolonha. A Trenitalia e a Veolia Transdev exploram conjuntamente ligações Paris-Veneza. A Westbahn GmbH inaugurou a ligação Viena-Salzburgo-Freilassing. A Deutsche Bahn poderá igualmente vir a explorar autonomamente, no futuro próximo, ligações da Alemanha a Londres ou a Paris. No tráfego regional transnacional, conforme destaca um estudo da Comissão¹², multiplicam-se os novos serviços, alguns propostos pelos operadores históricos e outros por novos operadores.

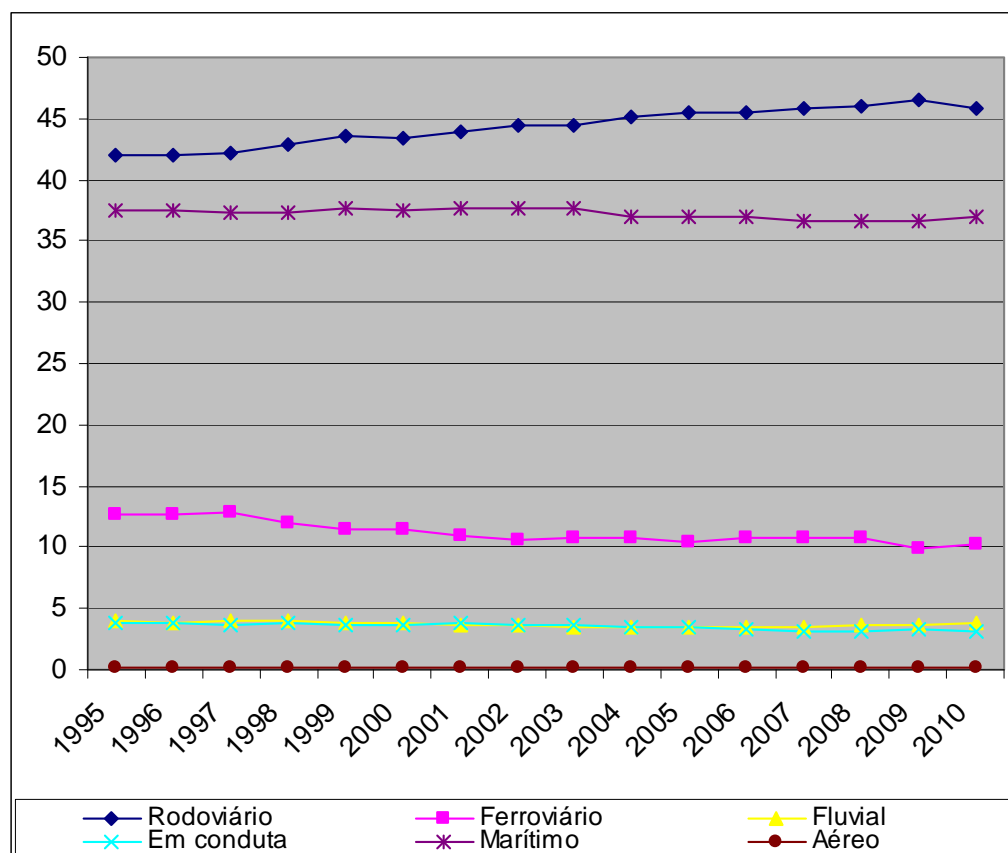
¹² Situation and Perspectives of the Rail Market, março de 2010

V. FUNCIONAMENTO DO MERCADO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA UE¹³

V.1 Posição do modo ferroviário no conjunto dos modos de transporte

22. A quota de mercado do modo ferroviário no transporte de mercadorias, que conheceu nas décadas anteriores um declínio constante, mantém-se há uma década ligeiramente acima de 11 %, à exceção do ano de 2010, em que se ficou pelos 10,2 %, num contexto de crise.
23. Considerando apenas o transporte terrestre de mercadorias, a quota de mercado do modo ferroviário, que desde 2002 se estabilizara em 17,1 %, contra 20,2% em 1995, caiu para 16,2 % em 2010.

Figura 3: Quota de mercado do modo ferroviário no transporte de mercadorias (UE-27, 1995-2010)

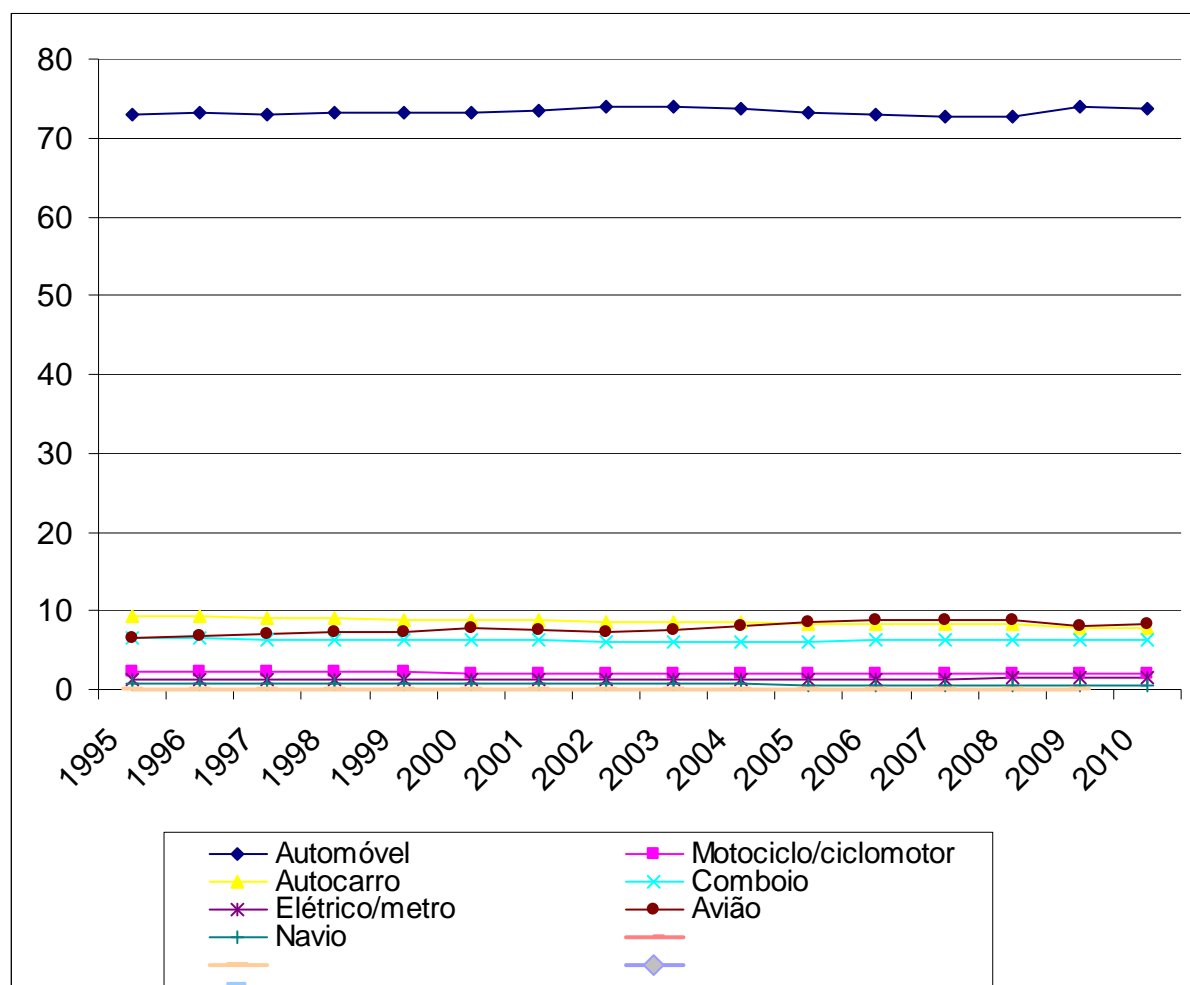


Fonte: EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2012

24. No transporte de passageiros, a quota de mercado do modo ferroviário na UE-27 cresceu ligeiramente nos últimos anos, passando dos 5,9 % de 2004 para 6,3 % em 2010. Persistem, contudo, disparidades importantes entre os Estados-Membros com rede ferroviária, uma vez que essa quota chegava a quase 10 %, ou mesmo mais, na Hungria e na Áustria, mas não passava de 2 % na Estónia e de pouco mais de 1 % na Grécia.

¹³ Como Chipre e Malta não têm rede ferroviária, as referências à UE-12 e à UE-27 excluem estes dois países.

Figura 4: Quota de mercado do modo ferroviário no transporte de passageiros (UE-27, 1995-2010)



Fonte: EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2012

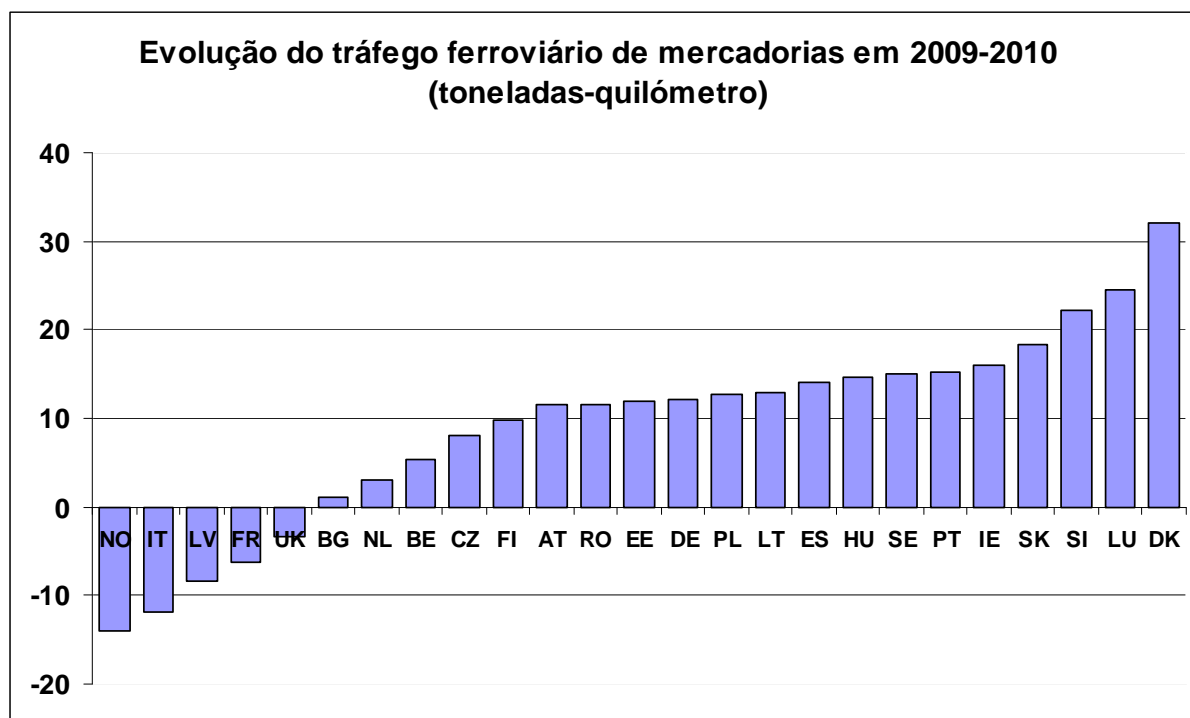
V.2 Tendências de evolução do modo ferroviário em volume e prestação¹⁴

a) Mercadorias

25. A crise provocou uma queda de 18,3 % do tráfego de mercadorias (em toneladas-quilómetro) na UE-27 em 2009. Graças à recuperação dos setores mais atingidos, nomeadamente as indústrias siderúrgica, química e automóvel, observou-se em 2010 uma clara inversão da tendência, com subidas superiores a 10 % em nada menos que 15 Estados-Membros, ainda assim aquém dos níveis de 2008. Segundo os dados da CCFE (Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus), a prestação do segmento «mercadorias» no terceiro trimestre de 2011 era 9,2 % inferior à do trimestre homólogo de 2008 em todo o continente europeu.

¹⁴ Por «prestação» entende-se as operações de transporte ferroviário, expressas em toneladas-quilómetro ou passageiros-quilómetro.

Figura 5: Evolução do tráfego ferroviário de mercadorias no período 2009-2010, em toneladas-quilómetro



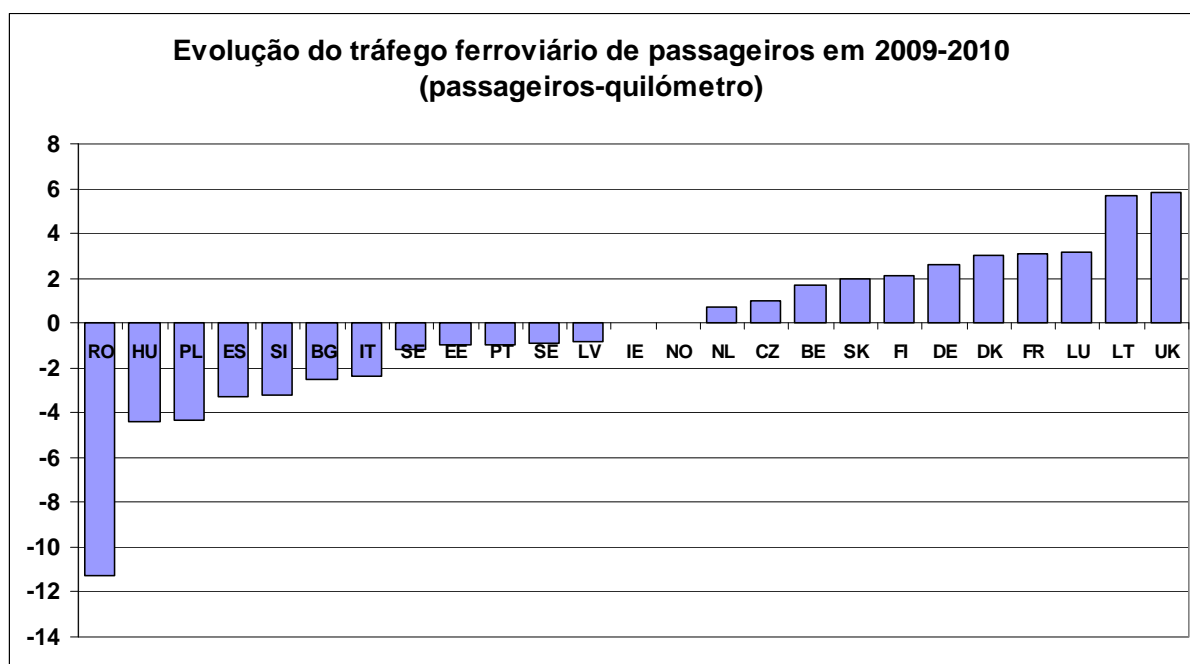
Fonte: Respostas dos Estados-Membros ao questionário RMMS, maio-junho de 2011

b) Passageiros

26. O transporte de passageiros foi relativamente poupado pela crise, já que a queda do tráfego, em passageiros-quilómetro, se cifrou em 1,4 % na UE-27 em 2009, mas a subida de 3,6 % na UE-15 não compensou a queda de 8,3 % observada na UE-12.

Em 2010, a evolução foi marcada por algum contraste, com a UE-12 a registar, uma vez mais, uma situação menos favorável (-11,3 % na Roménia) que a UE-15, observando-se a maior subida no Reino Unido (+5,8 %).

Figura 6: Evolução do tráfego ferroviário de passageiros no período 2009/2010, em passageiros-quilómetro



Fonte: Respostas dos Estados-Membros ao questionário RMMS, maio-junho de 2011

VI. PRESTAÇÃO DOS OPERADORES FERROVIÁRIOS

a) Emprego

27. Em finais de 2010, o número de trabalhadores das empresas que prestam serviços comerciais de transporte ferroviário e das empresas gestoras das infraestruturas ferroviárias elevava-se a 110 000 em França, 80 000 na Alemanha e 64 000 na Polónia (*vide* anexo 6). Como o âmbito da atividade destas empresas varia, todavia, de Estado para Estado, é difícil fazer comparações. Também é difícil quantificar com precisão a redução de efetivos no setor na última década.
28. A percentagem de pessoas com mais de 50 anos na população ativa no setor do transporte terrestre era de 31 % em 2010, contra 27 % em média no conjunto dos setores. O transporte terrestre distingue-se igualmente pela baixa idade média de passagem à reforma (55 anos) e pela baixa percentagem de mulheres no emprego total (14 %).

b) Equipamento ferroviário

29. Segundo um estudo da UNIFE (União das Indústrias Ferroviárias Europeias)¹⁵, o valor do mercado ferroviário mundial elevava-se a mais de 120 000 milhões de euros em 2007 e chegará a 154 000 milhões de euros em 2016. As taxas de crescimento mais fortes deverão observar-se na região Ásia-Pacífico e nos países da Comunidade de Estados Independentes.
30. A CCFE assinala, por outro lado, a importante renovação do material circulante de passageiros em curso na República Checa, na Eslováquia e na Eslovénia.

¹⁵ Worldwide Rail Market Study – Status Quo & Outlook 2016

c) Qualidade do serviço e satisfação dos passageiros

31. A qualidade dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias na União Europeia não é fácil de avaliar, dada a falta de indicadores. O sistema de monitorização das prestações dos serviços de transporte que irá ser instituído progressivamente nos corredores ferroviários de mercadorias deverá, todavia, proporcionar elementos de informação quanto à pontualidade dos serviços.
32. Os operadores ferroviários abrangidos pelo Regulamento 1371/2007¹⁶ deverão publicar anualmente um relatório sobre a qualidade dos serviços prestados, em particular no que respeita à pontualidade dos serviços de passageiros.
33. Um estudo efetuado pela Comissão (vide anexo 15) mostra que os passageiros estão, em geral, satisfeitos com a segurança a bordo, a duração prevista dos trajetos e a comodidade das carruagens; em contrapartida, seriam necessários melhoramentos no que respeita à higiene e limpeza e à pontualidade dos comboios, bem como à qualidade das informações prestadas, sobretudo em caso de atraso. A pontualidade é considerada satisfatória num número importante de Estados-Membros, mas na Polónia, Alemanha, Suécia, Roménia e França mais de 40 % dos inquiridos declaram-na insuficiente.
34. Os passageiros consideram igualmente, no que respeita às estações, que os parques de estacionamento, a qualidade das instalações e a higiene e limpeza deveriam ser mais cuidados. Em contrapartida, a facilidade da compra de bilhetes, a informação e a segurança merecem apreciação globalmente positiva. O grau de satisfação com as estações varia notoriamente de país para país: muito elevado em Espanha e no Luxemburgo, baixo na Polónia e na Hungria.

d) Obrigações de serviço público

35. Segundo os dados disponíveis, 90 % do mercado do transporte ferroviário nacional de passageiros será objeto de obrigações de serviço público¹⁷. Na UE-15, a duração mínima da maior parte dos contratos de serviço público varia entre dois e dez anos; na UE-12, em que a maior parte dos contratos não excedia um ano em 2005, cresceu a quota-parte dos contratos de longa duração, beneficiando o investimento.
36. As compensações, expressas em percentagem da diferença entre as despesas e as receitas da venda de bilhetes, não excediam 71 % na UE-12 em 2009, contra 94 % na UE-15; estes valores representam uma descida de quatro pontos percentuais em relação a 2007, num contexto de fortes restrições orçamentais (vide anexo 11).

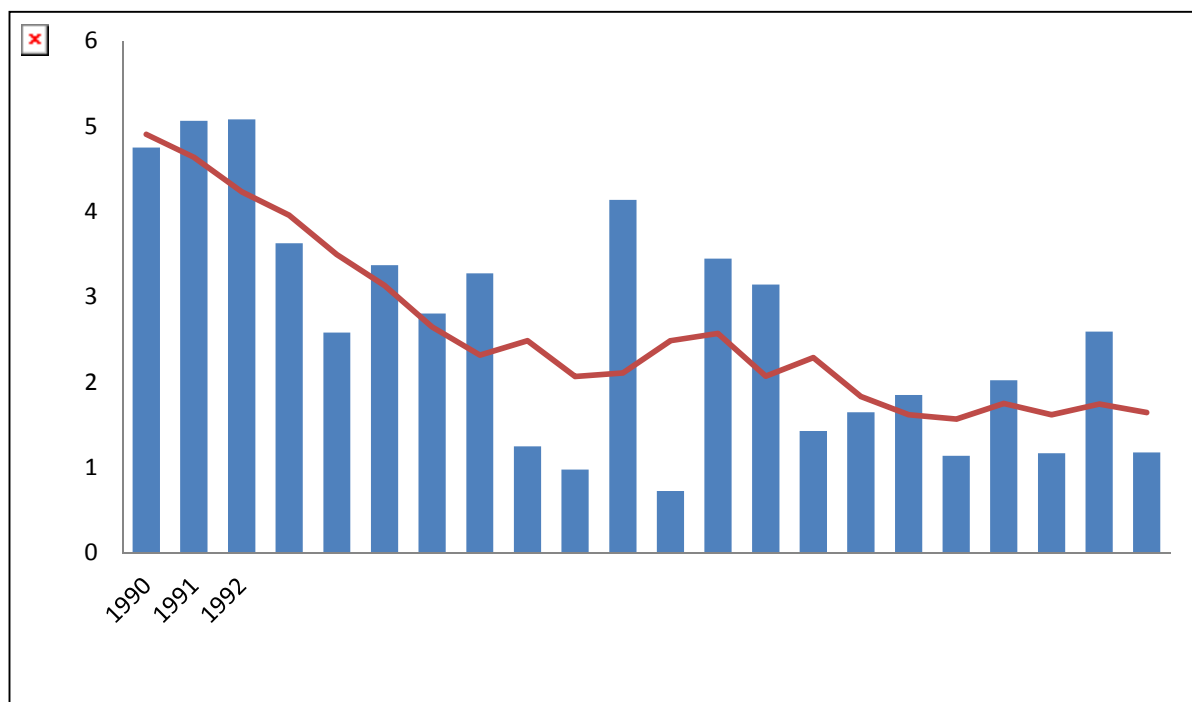
e) Segurança

37. Segundo o relatório da Agência Ferroviária Europeia (vide anexo 16), entre 2008 e 2010 morreram 188 pessoas em acidentes ferroviários, num total de 4120 vítimas recenseadas no mesmo período. 60 % das vítimas mortais eram pessoas que cruzavam a linha férrea em locais de acesso proibido.
38. O nível geral de segurança na Europa, medido em número de acidentes mortais por mil milhões de comboios-quilómetro, tem vindo a aumentar desde 1990, ainda que a ritmo menor desde 2004, como indica a figura 7.

¹⁶ 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

¹⁷ Public Service Rail Transport in the European Union: An Overview (novembro de 2011)

Figura 7: Colisões e descarrilamentos com vítimas mortais, por mil milhões de comboios-quilómetro



Fonte: Relatório de avaliação da segurança, de 2012, da Agência Ferroviária Europeia

VII. INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

a) Extensão das redes

39. A extensão total das linhas de caminho de ferro da UE ronda os 212 000 km, e mantém-se relativamente estável há vários anos. Em alguns Estados que enfrentam dificuldades orçamentais particularmente gravosas, os encerramentos afetam principalmente os ramais, não as linhas, como na Grécia, na Roménia e em Portugal, nomeadamente por sobredimensionamento das redes.
40. A rede europeia de alta velocidade continuou, todavia, a crescer e tinha em 2010 6600 quilómetros, ou seja, dobrou de extensão em oito anos. A Espanha ultrapassou a França e tem hoje a rede de maior extensão (*vide* anexo 8).

b) Evolução do investimento nas infraestruturas

41. Segundo o ITF (Fórum Internacional dos Transportes), a quota-parte de investimento nas infraestruturas do transporte terrestre manteve-se estável (0,8 %) na última década na Europa ocidental, mas aumentou na Europa central e oriental, onde se cifrou em 2 % em 2009. Todavia, a parte do setor ferroviário nesse investimento varia fortemente de país para país: em 2009, era de 65 % na Áustria, 55 % no Reino Unido, 52 % no Luxemburgo, 45 % na Suécia e 41 % na Bélgica, sendo a média na Europa ocidental 32 %; na Europa central e oriental, em contrapartida, a parte do setor ferroviário caiu de 22 % em 2000 para 13 % em 2009 (*vide* anexo 9).

c) Taxas e contratos plurianuais

42. As taxas de acesso à rede cobradas pelos diferentes gestores das infraestruturas são muito díspares: para um comboio de mercadorias de 1000 toneladas, o preço em euros por comboio-quilómetro ia de 0,1 em Espanha e 0,5 na Suécia a 10,2 na Eslováquia e 9,8 na Irlanda (*vide* anexo 10). De modo geral, as disparidades tenderão

todavia a atenuar-se, tendo vários países da UE-12 tradicionalmente com taxas elevadas anunciado, ou mesmo concretizado, a descida das tarifas. Note-se que as taxas podem também variar significativamente numa mesma rede nacional, consoante as linhas ou os horários.

43. A Comissão considera que a celebração de contratos plurianuais pelos gestores das infraestruturas e as empresas ferroviárias é garante de um bom nível de serviço e do necessário equilíbrio financeiro. Já se celebraram contratos plurianuais numa quinzena de Estados-Membros (*vide* anexo 12).

d) Instalação do ERTMS

44. A implantação do ERTMS (European Railway Traffic Management System) é um indicador importante do avanço da interoperabilidade. Em finais de 2011, havia na União mais de 4000 km de linhas em exploração equipadas com o ERTMS, o que representa um crescimento de 20 % face ao ano anterior. Outros 4000 quilómetros de linhas estão atualmente a ser equipados com o sistema, prevendo-se que entrarão em serviço até finais de 2013.
45. O plano europeu de instalação, adotado em 22 de julho de 2009, torna obrigatório o equipamento dos eixos fundamentais no horizonte de 2015. Os Estados-Membros deverão apresentar, até finais de 2012, um calendário pormenorizado que possibilite a instalação do ERTMS até finais de 2005, indicando, nomeadamente, as datas dos concursos e as fases principais de execução do projeto. A Comissão zelará escrupulosamente pelo cumprimento desta obrigação.

VIII. CONCLUSÕES

46. A crise económica de 2009 repercutiu-se significativamente no tráfego ferroviário de mercadorias. Mau grado uma recuperação notória, os níveis registados em 2010 ficaram 15 % aquém dos de 2008 na maior parte dos Estados-Membros, mantendo-se mesmo a queda em França e Itália. A nível da União, todavia, tudo indica que a quota de mercado do modo ferroviário seja hoje comparável aos níveis observados antes da crise.
47. No tráfego ferroviário de passageiros, os efeitos da crise fizeram-se sentir bastante menos. De facto, o crescimento do tráfego observado na maior parte dos países da UE-15 não estagnou, mas na UE-12 a queda iniciada nos anos 1990 continuou em 2010. É de notar, neste contexto, a correlação notória entre a evolução recente do tráfego em cada Estado-Membro e o grau de satisfação dos passageiros revelado pela sondagem efetuada pela Comissão, como mostram, por exemplo, os bons resultados obtidos pelo Reino Unido e a Lituânia.
48. O processo de liberalização do transporte ferroviário de mercadorias nos Estados-Membros acelerou-se com a crise, ainda que a um ritmo desigual. Por outro lado, alguns operadores históricos detêm hoje quotas de mercado importantes noutros países europeus, graças a filiais com atividade local. De modo geral, a crise não travou a progressão dos novos operadores nos diferentes mercados nacionais. Importa notar, neste contexto, que a maior presença de operadores concorrentes não trouxe consequências negativas para o nível de segurança elevado que caracteriza o modo ferroviário.
49. A abertura do mercado do transporte ferroviário de passageiros à concorrência avança gradualmente, mas está já em marcha na maioria dos Estados-Membros. O processo de acompanhamento da evolução do mercado ferroviário enriquecer-se-á

brevemente com a publicação de um estudo que o Eurobarómetro está a fazer para a Comissão e que se debruça sobre a liberalização do mercado nacional do transporte ferroviário de passageiros. As conclusões deste estudo serão consideradas na futura proposta legislativa relativa à abertura deste mercado à concorrência.