



TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A política europeia dos transportes ferroviários visa a criação de um espaço ferroviário único. Em dez anos, a abertura do setor à concorrência, iniciada em 2001, foi objeto de três pacotes e de uma reformulação. Um quarto pacote, destinado a concluir o espaço ferroviário europeu único, foi aprovado em abril de 2016 (o pilar técnico) e em dezembro de 2016 (o pilar de mercado).

BASE JURÍDICA E OBJETIVOS

Artigo 100.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. O objetivo de uma política comum dos transportes consiste em preservar a concorrência e a liberdade de prestação de serviços. Para tal, é necessária uma harmonização das normas técnicas, administrativas e de segurança, que é indispensável para a interoperabilidade dos diferentes sistemas ferroviários nacionais. As medidas de proteção do ambiente ou dos consumidores também podem ter de ser harmonizadas para evitar distorções da concorrência e facilitar o acesso de novas empresas.

No seu Livro Branco de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» ([COM\(2011\)0144](#)), a Comissão determinou que o objetivo de garantir que a maior parte do transporte de passageiros de médio curso se efetue por via ferroviária seja atingido até 2050. A médio prazo (até 2030), a extensão da rede de alta velocidade deve ser triplicada, devendo ser mantida uma rede ferroviária densa em todos os Estados-Membros. A longo prazo, deverá ser concluída uma rede ferroviária europeia de alta velocidade.

RESULTADOS

A. Interoperabilidade

Com a [Diretiva 96/48/CE](#), de 23 de julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, e a [Diretiva 2001/16/CE](#), de 19 de março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, a União Europeia lançou um processo que visa garantir a segurança e fluidez da ligação entre os sistemas ferroviários dos Estados-Membros. No quadro destas diretivas, foram elaboradas várias soluções técnicas (chamadas «especificações técnicas de interoperabilidade» — ETI). Estas ETI dizem respeito, em primeiro lugar, aos aspetos essenciais, como a condução e a segurança dos comboios, a sinalização, as aplicações telemáticas no transporte de mercadorias, a qualificação



do pessoal ao serviço do transporte transfronteiriço, os vagões de mercadorias e as emissões sonoras.

As duas diretivas supracitadas foram alteradas e atualizadas pela [Diretiva 2004/50/CE](#), de 29 de abril de 2004. O âmbito de aplicação da diretiva relativa aos sistemas ferroviários convencionais foi alargado a toda a rede europeia, de forma a responder às exigências da abertura total da rede ferroviária aos serviços de transporte nacional e internacional de mercadorias (janeiro de 2007) e de transporte internacional de passageiros (janeiro de 2010). A [Diretiva 2008/57/CE](#), de 17 de junho de 2008, posteriormente alterada pelas [Diretivas 2009/131/CE](#) e [2011/18/UE](#), reformulou num único texto as diretivas anteriores. No âmbito do quarto pacote ferroviário, a Diretiva 2008/57/CE foi igualmente reformulada pela [Diretiva \(UE\) 2016/797](#), de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia.

Em 2005, 2008 e 2012, a fim de reduzir as barreiras técnicas à interoperabilidade, os representantes do setor ferroviário e a Comissão subscreveram memorandos de entendimento relativos à introdução e ao desenvolvimento do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS). Mais recentemente, em 2016, um novo memorando de entendimento fixou os principais objetivos de cooperação e compromisso entre os signatários a partir de 2016. Os quatro memorandos de entendimento ERTMS podem ser consultados [aqui](#).

Desde 1 de janeiro de 2007 que o transporte nacional e internacional de mercadorias está totalmente aberto à concorrência. No sentido de otimizar a utilização da rede internacional de mercadorias e melhorar a sua interoperabilidade, a União Europeia definiu nove corredores europeus competitivos de transporte de mercadorias no [Regulamento \(UE\) n.º 913/2010](#), de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo. O objetivo consistia em tornar o transporte ferroviário mais competitivo em relação aos outros modos de transporte para as mercadorias que atravessam vários Estados-Membros. O Regulamento (UE) n.º 913/2010 foi alterado pelo [Regulamento \(UE\) n.º 1316/2013](#), de 11 de dezembro de 2013, que cria o Mecanismo Interligar a Europa para o período de 2014 a 2020. Em 2015, o Regulamento (UE) n.º 1316/2013 foi alterado pelo [Regulamento \(UE\) n.º 2015/1017](#), de 25 de junho de 2015, que cria o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos, a Plataforma Europeia de Aconselhamento ao Investimento e o Portal Europeu de Projetos de Investimento. A proposta da Comissão [COM\(2016\)0597](#) tinha como objetivo o prolongamento da vigência do Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos e a introdução de melhorias técnicas nesse Fundo e na Plataforma Europeia de Aconselhamento ao Investimento. Esta proposta foi votada na Comissão dos Transportes e do Turismo (Comissão TRAN) em 23 de março de 2017 e entrou em vigor em 16 de outubro de 2017, após as negociações interinstitucionais.

Através do quarto pacote ferroviário, o [Regulamento \(CEE\) n.º 1192/69](#), de 26 de junho de 1969, relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminho-de-ferro foi revogado e substituído pelo [Regulamento \(UE\) 2016/2337](#), de 14 de dezembro de 2016. O [Regulamento \(CE\) n.º 1370/2007](#), de 23 de outubro de 2007, relativo às obrigações de serviço público (OSP) de transporte ferroviário de passageiros foi também alterado no âmbito do quarto pacote ferroviário. Também



conhecido por Regulamento OSP, o [Regulamento \(UE\) 2016/2338](#), de 14 de dezembro de 2016, altera o [Regulamento \(CE\) n.º 1370/2007](#), que trata da abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros.

B. Agência Ferroviária Europeia

A fim de melhorar a interoperabilidade e a segurança do sistema ferroviário europeu, foi criada uma Agência Ferroviária Europeia (AFE) — com sede em Lille e em Valenciennes (França) — pelo [Regulamento \(CE\) n.º 881/2004](#), de 29 de abril de 2004. A principal missão atribuída à Agência foi a de harmonizar, registar e controlar as ETI em todo o sistema ferroviário europeu e fixar objetivos comuns de segurança para os caminhos-de-ferro europeus. A Agência não dispõe de poderes decisórios próprios, mas ajuda a elaborar propostas de decisão para a Comissão. O [Regulamento \(CE\) n.º 1335/2008](#), de 16 de dezembro de 2008, atribuiu novas tarefas à AFE. Em 11 de maio de 2016, no âmbito do quarto pacote ferroviário, o [Regulamento \(UE\) 2016/796](#) relativo à Agência Ferroviária da União Europeia revogou e substituiu o Regulamento (CE) n.º 881/2004, tendo em vista contribuir para o desenvolvimento e para o funcionamento eficaz de um espaço ferroviário único europeu, garantindo um elevado nível de segurança e interoperabilidade ferroviárias e reforçando a competitividade dos caminhos-de-ferro. A AFE é atualmente a única instância competente para a emissão de autorizações de veículos (locomotivas e vagões) destinados a atividade transfronteiriça, bem como para a concessão dos certificados únicos de segurança das empresas ferroviárias que operam em vários Estados-Membros.

C. Harmonização social

A [Diretiva 2005/47/CE](#) do Conselho, de 18 de julho de 2005, estabelece as condições de utilização dos trabalhadores móveis que efetuam serviços de interoperabilidade transfronteiriça no setor ferroviário. Baseia-se num acordo entre os parceiros sociais europeus do setor ferroviário. A [Diretiva 2007/59/CE](#), de 23 de outubro de 2007, visa harmonizar os requisitos mínimos em matéria de qualificações e de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios na União. Prevê que todos os maquinistas devem ser titulares de uma carta de maquinista e de um título de formação complementar harmonizado. Neste sentido, a diretiva prevê o reconhecimento mútuo de diplomas. Desde outubro de 2011 que os certificados ou licenças são passados aos maquinistas que asseguram serviços transfronteiriços, de cabotagem ou de transporte de mercadorias noutro Estado-Membro, ou que trabalham, pelo menos, em dois Estados-Membros.

D. Acesso das empresas de transporte ferroviário às infraestruturas

A [Diretiva 95/18/CE](#), de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário estipula que, para ter acesso às infraestruturas de todos os Estados-Membros, uma empresa ferroviária deve possuir uma licença. A licença ferroviária é concedida pelo Estado-Membro em que a empresa tem a sua sede, desde que sejam respeitadas algumas condições comuns (boa reputação, capacidade financeira e competência profissional). A referida diretiva foi modificada pela [Diretiva 2001/13/CE](#), de 26 de fevereiro de 2001, que fixa as condições (de segurança, técnicas, económicas e financeiras) de funcionamento dos transportadores ferroviários válidas para todo o território da UE e regula o processo de licenciamento que permite



a exploração de serviços de transporte ferroviário de mercadorias na rede europeia transfronteiriça.

A [Diretiva 2012/34/UE](#), de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único substitui e revoga as [Diretivas 95/18/CE](#) e [2001/13/CE](#). Reúne num único texto os princípios relativos ao desenvolvimento do setor ferroviário (centrado, nomeadamente, na separação entre a gestão da infraestrutura e a atividade de transporte), ao licenciamento das empresas ferroviárias e às taxas de utilização da infraestrutura. Em termos gerais, esta diretiva estimula a concorrência, prevendo uma maior transparência em termos de condições de acesso ao mercado, uma clara separação das contas, assim como a independência e o reforço das entidades reguladoras nacionais. Define igualmente de forma mais pormenorizada as condições de acesso à rede, aos serviços e às regras de cobrança de taxas.

O quarto pacote ferroviário foi concebido para completar o espaço ferroviário europeu único e melhorar a interoperabilidade. O seu objetivo consiste em abrir à concorrência os contratos de serviço público nos mercados internos, com vista a melhorar a qualidade e a eficácia dos serviços nacionais de transporte de passageiros. Em 14 de dezembro de 2016, foi adotada a [Diretiva \(UE\) 2016/2370](#) (também designada por Diretiva «Governança»), que altera a Diretiva 2012/34/UE no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros e à governança da infraestrutura ferroviária.

A [Diretiva 95/18/CE](#), de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário foi alterada pela [Diretiva 2004/49/CE](#), de 29 de abril de 2004, que impõe o certificado de segurança a todas as empresas ferroviárias que pretendam aceder à infraestrutura. A [Diretiva 2008/110/CE](#), de 16 de dezembro de 2008, também conhecida por Diretiva «Segurança Ferroviária», alterou a Diretiva 2004/49/CE. No âmbito do quarto pacote ferroviário, a [Diretiva \(UE\) 2016/798](#), de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária revogou a Diretiva 2008/110/CE.

E. Poluição sonora provocada pelos comboios

A [Diretiva 2002/49/CE](#), de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (Diretiva «Ruído Ambiente») fornece a base para a adoção das medidas comunitárias destinadas a reduzir as emissões sonoras provenientes dos veículos e das infraestruturas ferroviárias. Consequentemente, em 2003, foram adotadas linhas de orientação relativas aos métodos de cálculo do ruído provocado pelos comboios e, em junho de 2006, entraram em vigor valores limite de emissão acústica para o material circulante utilizado na União. Em abril de 2011, uma nova decisão da Comissão procedeu à revisão das ETI relativas ao material circulante da rede ferroviária. A Comissão publicou, em 8 de julho de 2008, uma comunicação sobre a redução do ruído ferroviário da frota existente ([COM\(2008\)0432](#)), na qual estabelece o objetivo de modernizar todos os vagões de mercadorias e aponta 2015 como o prazo limite para o cumprimento do mesmo. Com vista a encorajar a inclusão nos vagões de travões menos ruidosos, a [Diretiva 2012/34/UE](#) prevê igualmente um novo sistema de modulação das taxas cobradas de acordo com as zonas definidas em matéria de ruído (sistema europeu de controlo dos comboios — ETCS). As taxas de utilização da infraestrutura diferenciadas em função do ruído devem visar, em primeiro lugar, os



vagões de mercadorias que não respeitem o conteúdo das ETI relativas ao «material circulante — ruído» do sistema ferroviário transeuropeu convencional. Tal como acima referido, a Diretiva 2012/34/UE foi alterada no âmbito do quarto pacote ferroviário, nomeadamente pela [Diretiva \(UE\) 2016/2370](#), de 14 de dezembro de 2016, no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária.

O PAPEL DO PARLAMENTO EUROPEU

No âmbito das suas competências legislativas, o Parlamento Europeu apoiou a maioria das propostas de harmonização da Comissão, mas insistiu também nos seguintes aspetos:

1. Na sua [resolução, de 11 de março de 2008](#), sobre uma política de transportes sustentáveis, o Parlamento apoiou explicitamente a introdução do sistema de segurança, de comando e de sinalização ferroviários ERTMS/ETCS, com vista a eliminar os entraves técnicos, e posicionou-se enquanto defensor de um espaço ferroviário europeu único;
2. Na sua [resolução, de 11 de março de 2009](#), sobre a integração das preocupações ambientais no domínio dos transportes e a internalização dos custos externos, o Parlamento instou a Comissão a apresentar sem demora propostas concretas para todos os modos de transporte. Instou igualmente a Comissão a apresentar-lhe um plano abrangente para o cálculo e a imputação dos custos externos e a avaliar o respetivo impacto com base num modelo compreensível. Seguidamente, o Parlamento convidou a Comissão a apresentar uma proposta de diretiva relativa à cobrança de taxas, moduladas em função do nível de ruído, aplicáveis às locomotivas e aos vagões para incentivar as empresas ferroviárias a tornarem rapidamente o material circulante menos ruidoso;
3. Na sua [resolução, de 9 de setembro de 2015](#), intitulada «Aplicação do [Livro Branco](#) de 2011 sobre os transportes: balanço e via a seguir rumo à mobilidade sustentável», o Parlamento solicitou, no que diz respeito à componente ferroviária, a adoção imediata do quarto pacote ferroviário, com o objetivo de garantir a abertura equilibrada do mercado interno do transporte ferroviário de passageiros, a independência dos operadores de infraestruturas, os concursos para os contratos de serviço público, o mais elevado nível de segurança e de interoperabilidade ferroviárias e recursos humanos e financeiros suficientes para que a AFE possa ser um balcão único para a autorização de veículos e a certificação de segurança.

A Comissão TRAN analisou uma proposta de reformulação do regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários ([COM\(2017\) 548](#)). O Parlamento Europeu adotou uma resolução sobre a proposta em novembro de 2018. Em outubro de 2019, foi anunciada em sessão plenária a decisão da Comissão TRAN de iniciar as negociações interinstitucionais ([2017/0237\(COD\)](#)).



