

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	Conselho	
97/C 164/01	Posição comum (CE) n.º 21/97, de 14 de Abril de 1997, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189.ºC do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 684/92, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro	1
97/C 164/02	Posição comum (CE) n.º 22/97, de 14 de Abril de 1997, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189.ºC do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Conselho que fixa as condições em que os transportadores não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro	17
97/C 164/03	Posição comum (CE) n.º 23/97, de 14 de Abril de 1997, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189.ºC do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Conselho relativo ao reforço da supervisão das situações orçamentais e à supervisão e coordenação das políticas económicas	26

I

(Comunicações)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) Nº 21/97

adoptada pelo Conselho em 14 de Abril de 1997

tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../97 do Conselho, de ..., que altera o Regulamento (CEE) n.º 684/92, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro

(97/C 164/01)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁽²⁾,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado⁽³⁾,

(1) Considerando que, nos termos do n.º 1, alínea a), do artigo 75º do Tratado, a instauração de uma política comum dos transportes inclui, nomeadamente, o estabelecimento de regras comuns aplicáveis aos transportes rodoviários internacionais de passageiros;

(2) Considerando que tais regras constam do Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro⁽⁴⁾;

(3) Considerando que o artigo 20º do Regulamento (CEE) n.º 684/92 dispõe que a Comissão deve

apresentar ao Conselho, até 1 de Julho de 1995, um relatório sobre a aplicação do referido regulamento e que o Conselho deve adoptar, até 1 de Janeiro de 1997, sob proposta da Comissão, as regras relativas à simplificação dos procedimentos, incluindo, em função das conclusões do relatório, a supressão das autorizações;

(4) Considerando que é conveniente simplificar e melhorar a definição dos diferentes serviços de transporte internacional em autocarro; que esses serviços podem ser classificados como serviços regulares, serviços regulares respecializados e serviços ocasionais; que o conceito de serviço de lançadeira pode, por isso, ser suprimido;

(5) Considerando que é conveniente prever um regime de acesso ao mercado isento de autorização para todos os serviços ocasionais, para os serviços regulares especializados, bem como para todos os serviços por conta própria;

(6) Considerando que é conveniente manter o regime de autorização para os serviços regulares, tornando, porém, mais flexíveis as condições de exploração desses serviços;

(7) Considerando que, para preservar a concorrência intermodal, é conveniente suprimir, decorrido um certo prazo, a prioridade dos caminhos-de-ferro aquando do estabelecimento de um serviço em autocarro;

(8) Considerando que, para facilitar o controlo das operações de transporte, é conveniente sujeitar a execução de todas as modalidades de transportes rodoviários internacionais de passageiros por conta

⁽¹⁾ JO n.º C 203 de 13. 7. 1996, p. 11.

⁽²⁾ JO n.º C 66 de 3. 3. 1997, p. 23.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 28 de Novembro de 1996 (JO n.º C 380 de 16. 12. 1996, p. 40), posição comum do Conselho de 14 de Abril de 1997 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO n.º L 74 de 20. 3. 1992, p. 1.

de outrem a uma licença comunitária, estabelecida segundo um modelo harmonizado e emitida de acordo com um procedimento administrativo rápido e eficaz;

- (9) Considerando que importa tornar mais flexíveis certos prazos previstos no âmbito do processo de autorização;
- (10) Considerando que incumbe aos Estados-membros tomar as medidas necessárias para a execução do presente regulamento, nomeadamente a nível das sanções, que devem ser efectivas, proporcionais e dissuasoras;
- (11) Considerando que é conveniente prever que a Comissão seja assistida por um comité consultivo na adopção das medidas de execução do regulamento relativas aos documentos de transporte;
- (12) Considerando que é conveniente prever um prazo adequado para a introdução da licença comunitária;
- (13) Considerando que é conveniente acompanhar a aplicação do presente regulamento com base num relatório a apresentar pela Comissão,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CEE) n.º 684/92 é alterado do seguinte modo:

1. No artigo 2.º:

- ao ponto 1.1 é aditado o seguinte parágrafo: «O carácter regular do serviço não é afectado por as condições de exploração do serviço serem adaptadas.»;
- é suprimida a alínea d) do ponto 1.2,
- no ponto 1.3, é suprimida a menção, «a colocação em serviço de veículos de desdobramento e o aumento das frequências»;
- é suprimido o ponto 2,
- o ponto 3.1 passa a ter a seguinte redacção:

«3.1. Serviços ocasionais são os que não correspondem à definição de serviços regulares, incluindo os serviços regulares especializados, e que se caracterizam, nomeadamente, pelo facto de assegurarem o transporte de grupos constituídos por iniciativa de um comitente ou do próprio transportador. A organização de serviços paralelos

ou temporários comparáveis aos serviços regulares existentes e dirigidos à mesma clientela que estes últimos fica sujeita a autorização de acordo com o procedimento previsto na secção II.»;

- é suprimido o ponto 3.2,
- no segundo parágrafo do ponto 3.4, a expressão «após consulta dos Estados-membros» é substituída pela expressão «nos termos do procedimento previsto no artigo 16.ºA»;
- o ponto 4 passa a ter a seguinte redacção:

«4. Transporte por conta própria

Os transportes por conta própria são os efectuados com fins não lucrativos nem comerciais por uma pessoa singular ou colectiva, desde que:

- a actividade de transporte constitua apenas uma actividade acessória,
- os veículos sejam propriedade dessa pessoa singular ou colectiva ou por ela tenham sido adquiridos a prestações ou sido objecto de contrato de locação a longo prazo, e sejam conduzidos por um elemento do pessoal dessa pessoa singular ou colectiva ou pelo próprio, quando se tratar de pessoa singular.».

2. No n.º 1 do artigo 3.º, o primeiro travessão passa a ter a seguinte redacção:

«— esteja autorizada, no Estado-membro de estabelecimento, a efectuar transportes em autocarros, sob a forma de serviços regulares, incluindo serviços regulares especializados, ou de serviços ocasionais.».

3. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 3.ºA

Licença comunitária

1. Para efeitos da execução de transportes internacionais de passageiros em autocarro, qualquer transportador que satisfaça os critérios estabelecidos no n.º 1 do artigo 3.º deve possuir uma licença comunitária emitida pelas autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento de acordo com o modelo que conta do anexo.

2. As autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento devem entregar ao titular o original da licença comunitária, que deve ficar na posse do transportador, e um número de cópias autenticadas correspondente ao número de veículos utilizados para transporte internacional de passagiei-

ros de que o titular da licença comunitária dispuser em plena propriedade ou a outro título, nomeadamente em virtude de um contrato de compra a prestações, de um contrato de locação ou de um contrato de locação financeira (*leasing*).

3. A licença comunitária é passada em nome do transportador. Não pode ser transferida pelo transportador a terceiros. Cada veículo deve ter a bordo uma cópia autenticada da licença comunitária, a qual deve ser apresentada sempre que solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.

4. A licença comunitária é emitida por um período renovável de cinco anos.

5. A licença comunitária substitui o documento, emitido pelas autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento, que certifica que o transportador tem acesso ao mercado dos transportes rodoviários internacionais de passageiros.

6. Por ocasião da apresentação de um pedido de concessão de licença e, posteriormente, pelo menos de cinco em cinco anos, as autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento deve verificar se o transportador preenche ou continua a preencher as condições referidas no n.º 1 do artigo 3.º

7. No caso de as condições mencionadas no n.º 1 do artigo 3.º não estarem preenchidas, as autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento recusam, mediante decisão fundamentada, a concessão ou a renovação da licença comunitária.

8. Os Estados-membros devem garantir que o requerente ou o titular de uma licença comunitária possa interpor recurso da decisão de recusa ou de retirada desta licença pelas autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento.

9. Os Estados-membros devem informar a Comissão, até 31 de Janeiro de cada ano, do número de transportadores titulares de licenças comunitárias em 31 de Dezembro do ano anterior e do número de cópias autenticadas correspondentes aos veículos em circulação nessa data.

10. Os Estados-membros podem decidir que a licença comunitária seja também válida para efectuar transportes nacionais.».

4. O artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4.º

Acesso ao mercado

1. Os serviços ocasionais definidos no ponto 3.1 do artigo 2.º estão isentos de qualquer autorização.

2. Os serviços regulares especializados definidos no ponto 1.2 do artigo 2.º estão isentos de qualquer autorização, desde que estejam abrangidos por um contrato celebrado entre o organizador e o transportador.

3. As deslocações em vazio dos veículos relacionadas com os transportes referidos nos n.ºs 1 e 2 estão igualmente isentas de qualquer autorização.

4. Os serviços regulares definidos no ponto 1.1 primeiro parágrafo, do artigo 2.º e os serviços regulares especializados não abrangidos por um contrato entre o organizador e o transportador estão sujeitos a autorização, em conformidade com os artigos 5.º a 10.º

5. O regime dos transportes por conta própria é fixado no artigo 13.º».

5. O título da secção II passa a ter a seguinte redacção: «SERVIÇOS REGULARES SUJEITOS A AUTORIZAÇÃO».

6. No artigo 5.º:

— no segundo parágrafo do n.º 1, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção: «No caso de existir uma associação de empresas para a exploração de um serviço regular, a autorização será emitida em nome de todas as empresas.»,

— no n.º 2, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

«2. O prazo máximo de validade de uma autorização é de cinco anos.»,

— no n.º 3, a alínea d) passa a ter a seguinte redacção:

«d) As paragens e os horários;»,

— no n.º 4, a expressão «após consulta dos Estados-membros» é substituída pela expressão «nos termos do procedimento previsto no artigo 16.ºA»,

— o n.º 5 passa a ter a seguinte redacção:

«5. A autorização habilita o seu ou os seus titulares a efectuar serviços regulares nos territórios de todos os Estados-membros por onde passa o itinerário do serviço.»,

— é aditado o seguinte número:

«6. A entidade exploradora de um serviço regular pode, em situações temporárias e excepcionais, utilizar veículos de desdobramento.

Neste caso, o transportador deve assegurar-se de que a bordo de cada veículo seguem os seguintes documentos:

— uma cópia da autorização de prestação de serviço regular,

— uma cópia do contrato celebrado entre a entidade exploradora do serviço regular e a empresa que disponibilizou os veículos de desdobramento, ou um documento equivalente,

— uma cópia autenticada da licença comunitária concedida à entidade exploradora do serviço regular.».

7. O artigo 6º é alterado do seguinte modo:

— o n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os pedidos de autorização de serviços regulares serão apresentados à autoridade competente do Estado-membro em cujo território esteja situado o ponto de partida, a seguir denominada "autoridade emissora". Entende-se por "ponto de partida" um dos términos do serviço.»

— no n.º 2, a expressão «após consulta dos Estados-membros» é substituída pela expressão «nos termos do procedimento previsto no artigo 16ºA»,

— o n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. O requerente de uma autorização fornecerá, em apoio do seu pedido, todas as informações complementares que considere pertinentes ou que lhe forem solicitadas pela autoridade emissora, nomeadamente um plano de condução que permita controlar o respeito da regulamentação comunitária relativa aos tempos de condução e de repouso, bem como uma cópia da licença comunitária para o transporte rodoviário internacional de passageiros por conta de outrem prevista no artigo 3ºA.»

8. O artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 7º

Processo de autorização

1. A autorização será emitida de comum acordo com as autoridades de todos os Estados-membros em cujo território são tomados ou largados passageiros. A autoridade emissora transmitirá a estas últimas, bem como às autoridades competentes dos Estados-membros cujo território seja atravessado sem tomada nem largada de passageiros, simultaneamente com o seu parecer, uma cópia do pedido e de quaisquer outros documentos pertinentes.

2. As autoridades competentes dos Estados-membros cujo acordo tenha sido solicitado darão a conhecer a sua decisão à autoridade emissora no prazo de dois meses. Este prazo é calculado a partir da data de recepção do pedido de parecer que figura no aviso de recepção. Se a autoridade emissora não tiver recebido resposta nesse prazo, presume-se que as autoridades consultadas deram o seu acordo e que a autoridade emissora concede a autorização.

As autoridades dos Estados-membros cujo território seja atravessado sem tomada nem largada de passageiros podem comunicar as suas observações à autoridade emitente no prazo indicado no primeiro parágrafo.

3. Sem prejuízo do disposto nos nºs 7 e 8, a autoridade emissora tomará uma decisão no prazo

de quatro meses a contar da data de apresentação do pedido pelo transportador.

4. A autorização será concedida, a menos que:

a) O requerente não esteja em condições de executar o serviço que é objecto do pedido com material directamente à sua disposição;

b) No passado, o requerente não tenha respeitado a regulamentação nacional ou internacional em matéria de transportes rodoviários, especialmente as condições e exigências relativas às autorizações de serviços rodoviários internacionais de passageiros, ou tenha cometido infracções graves à regulamentação em matéria de segurança rodoviária, nomeadamente no que diz respeito às normas aplicáveis aos veículos e aos períodos de condução e de descanso dos condutores;

c) No caso de um pedido de renovação da autorização, não tenham sido respeitadas as condições da autorização;

d) Se constate que o serviço que é objecto desse pedido comprometeria directamente a existência de serviços regulares já autorizados, excepto no caso de os serviços regulares em causa serem explorados por um só transportador ou grupo de transportadores;

e) Se afigure que a exploração dos serviços que são objecto do pedido visa unicamente os serviços mais lucrativos entre os serviços existentes nas ligações em causa;

f) Um Estado-membro decida, com base numa análise pormenorizada, que o referido serviço afectaria seriamente a viabilidade de um serviço ferroviário comparável nos troços directos em questão. As decisões tomadas ao abrigo da presente disposição, bem como a respectiva fundamentação, devem ser notificadas aos transportadores em causa.

A partir de 1 de Janeiro de 2000, caso um serviço internacional de autocarros existente afecte seriamente a viabilidade de um serviço ferroviário comparável nos troços directos em questão, um Estado-membro pode, com o acordo da Comissão, suspender ou retirar a autorização de exploração do serviço internacional de autocarros após dar um pré-aviso de seis meses ao transportador.

O facto de um transportador oferecer preços inferiores aos oferecidos por outros transportadores rodoviários ou de a ligação em causa já ser explorada por outros transportadores rodoviários não pode por si só justificar a recusa do pedido.

5. A autoridade emissora e as autoridades competentes de todos os Estados-membros que devem intervir no processo de formação do acordo pre-

visto no n.º 1 apenas podem recusar os pedidos por razões compatíveis com o presente regulamento.

6. Se o processo de formação do acordo a que se refere o n.º 1 não chegar a bom termo, o assunto pode ser submetido à apreciação da Comissão no prazo de cinco meses a contar da data de apresentação do pedido pelo transportador.

7. A Comissão, após consulta dos Estados-membros interessados, tomará uma decisão no prazo de dez semanas, a qual produzirá efeitos trinta dias depois da notificação aos Estados-membros em causa.

8. A decisão da Comissão manter-se-á aplicável até ao momento da formação de um acordo entre os Estados-membros interessados.

9. Uma vez concluído o procedimento previsto no presente artigo, a autoridade emissora informará todas as autoridades a que se refere o n.º 1 e enviar-lhes-á, se necessário, uma cópia da autorização; as autoridades competentes dos Estados-membros de trânsito podem dispensar esta informação.».

9. No n.º 3, segundo parágrafo, do artigo 8.º são inseridos os termos «das frequências,» após a expressão «de adaptação».

10. O n.º 4 do artigo 9.º é suprimido.

11. O título da secção III passa a ter a seguinte redacção:

«SERVIÇOS OCASIONAIS E OUTROS SERVIÇOS ISENTOS DE AUTORIZAÇÃO».

12. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 11.º

Folha de itinerário

1. Os serviços a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º devem ser efectuados ao abrigo de uma folha de itinerário.

2. Os transportadores que efectuem serviços ocasionais devem preencher a folha de itinerário antes de cada viagem.

3. Da folha de itinerário devem constar pelo menos os seguintes elementos:

- O tipo de serviço prestado;
- O itinerário principal;
- O transportador ou transportadores em causa.

4. As cadernetas de folhas de itinerário devem ser emitidas pelas autoridades competentes do Estado-membro onde estiver estabelecido o transportador ou pelos organismos por elas designados.

5. A Comissão estabelece o modelo da folha de itinerário e as respectivas normas de utilização, nos termos do procedimento previsto no artigo 16.ºA.».

13. No primeiro parágrafo do artigo 12.º são suprimidos os termos «de um serviço de lançadeira internacional com alojamento e».

14. No artigo 13.º:

- o n.º 2 é suprimido,
- no n.º 3, a expressão «após consulta dos Estados-membros» é substituída pela expressão «nos termos do procedimento previsto no artigo 16.ºA».

15. O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

- na parte introdutória do n.º 1, os termos «ou um serviço de lançadeira» são suprimidos,
- no n.º 1, o último travessão passa a ter a seguinte redacção:
«— a tarifa do transporte.».

16. O artigo 16.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 16.º

Sanções e assistência mútua

1. As autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento do transportador devem retirar a licença comunitária prevista no artigo 3.ºA sempre que o respectivo titular:

- deixar de preencher as condições referidas no n.º 1 do artigo 3.º,
- prestar informações inexactas no tocante aos dados necessários à emissão da licença comunitária.

2. A autoridade emissora retira a autorização sempre que o respectivo titular deixar de preencher as condições que determinaram a sua emissão por força do presente regulamento, nomeadamente sempre que o Estado-membro em que o transportador está estabelecido o solicitar. A autoridade emissora deve avisar imediatamente desse facto as autoridades competentes do Estado-membro interessado.

3. Em caso de infracção grave ou de infracções menores e repetidas à regulamentação relativa ao transporte e à segurança rodoviária, nomeadamente no que respeita às normas aplicáveis aos veículos, aos períodos de condução e de descanso dos condutores e à execução sem autorização dos serviços paralelos ou temporários previstos no ponto 1.3 do artigo 2.º, as autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento do transportador que cometeu a infracção podem nomeadamente retirar a licença comunitária ou retirar temporária e/ou parcialmente as cópias autenticadas dessa licença.

As sanções são determinadas em função da gravidade da infracção cometida pelo titular da licença comunitária e em função do número total de cópias

autenticadas de que o mesmo disponha para efeitos de tráfego internacional.

4. As autoridades competentes dos Estados-membros proibirão a exploração no respectivo território de serviços internacionais de transporte de passageiros abrangidos pelo presente regulamento aos transportadores que tenham cometido infracções graves repetidas à regulamentação em matéria de segurança rodoviária, nomeadamente às normas aplicáveis aos veículos e aos períodos de condução e de descanso dos condutores. As autoridades competentes devem avisar imediatamente desse facto as autoridades competentes do Estado-membro interessado.

5. Os Estados-membros trocarão entre si, mediante pedido, todas as informações úteis de que disponham em matéria de:

- infracções ao disposto no presente regulamento e a outras normas comunitárias aplicáveis aos serviços de transporte internacional de passageiros em autocarro, cometidas no respectivo território por transportadores de outros Estados-membros, bem como das sanções aplicadas,
- sanções aplicadas aos seus transportadores nacionais em virtude de infracções cometidas no território de outro Estado-membro.

17. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 16ºA

Sempre que se faça referência ao procedimento definido no presente artigo, a Comissão será assistida pelo comité consultivo instituído pelo Regulamento (CE) n.º .../97 do Conselho, de ..., que fixa as condições em que os transportadores não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro(*).

O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta.

A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como esse parecer foi tomado em consideração.

(*) JO n.º L ...».

18. No artigo 19º, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«Os Estados-membros tomarão medidas relativas, nomeadamente, aos instrumentos de controlo, assim como ao regime de sanções aplicáveis em caso de infracção ao presente regulamento, e adoptarão as medidas necessárias para a sua aplicação. As sanções devem ser efectivas, proporcionais e dissuasoras. Os Estados-membros notificarão à Comissão, no prazo de doze meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, as medidas tomadas, bem como, o mais brevemente possível, quaisquer outras alterações posteriores que lhes digam respeito. Garantirão a aplicação dessas medidas sem discriminação em razão da nacionalidade ou do local de estabelecimento do transportador.».

19. O anexo é substituído pelo que consta do anexo a presente regulamento.

Artigo 2º

Antes de ...(*), os Estados-membros adoptarão, após consulta da Comissão, as medidas necesssárias para dar cumprimento ao presente regulamento e notificá-las-ão à Comissão.

Artigo 3º

A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 31 de Dezembro de 1999, um relatório sobre os resultados da aplicação do presente regulamento.

Artigo 4º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

O presente regulamento é aplicável a partir de ...(*), salvo o artigo 3º, que é aplicável a partir de ...(**).

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em ...

*Pelo Conselho
O presidente*

(*) Doze meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

(**) Dezoito meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

ANEXO

«ANEXO

COMUNIDADE EUROPEIA

(a)

(Papel forte, azul — formato DIN A4)

(Primeira página da licença)

(Texto redigido na, nas ou numa das línguas oficiais do estado-membro que emite a licença)

Símbolo do Estado-membro ⁽¹⁾ que emite a licença	Designação da autoridade ou do organismo competente
---	---

LICENÇA Nº ...**para o transporte rodoviário internacional de passageiros em autocarro por conta de outrem**

O titular da presente licença⁽²⁾

.....

.....

.....

fica autorizado a realizar, no território da Comunidade, transportes rodoviários internacionais de passageiros por conta de outrem nas condições estabelecidas no Regulamento (CEE) nº 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº .../97, e tendo em conta as disposições gerais da presente licença.

Observações:

.....

.....

.....

.....

A presente licença é válida de a

Emitida em, em

.....⁽³⁾

⁽¹⁾ (B) Bélgica, (DK) Dinamarca, (D) Alemanha, (GR) Grécia, (E) Espanha, (F) França, (IRL) Irlanda, (I) Itália, (L) Luxemburgo, (NL) Países Baixos, (A) Austria, (P) Portugal, (FIN) Finlândia, (S) Suécia, (UK) Reino Unido.

⁽²⁾ Nome ou firma e endereço completo do transportador.

⁽³⁾ Assinatura e carimbo da autoridade ou do organismo competente que emite a licença.

Disposições gerais

1. A presente licença é emitida ao abrigo do Regulamento (CEE) nº 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº . . . /97.
2. A presente licença é emitida pelas autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento do transportador por conta de outrem:
 - que esteja autorizado, no Estado-membro de estabelecimento, a efectuar transportes internacionais em autocarros, sob a forma de serviços regulares, incluindo serviços regulares especializados, ou de serviços ocasionais,
 - que satisfaça as condições estabelecidas na regulamentação comunitária relativa ao acesso à profissão de transportador rodoviário de passageiros no domínio dos transportes nacionais e internacionais,
 - que obedeça à regulamentação em matéria de segurança rodoviária quanto às normas relativas aos condutores e aos veículos.
3. A presente licença permite efectuar, relativamente a todas as ligações e trajectos no território da Comunidade, transportes rodoviários internacionais de passageiros em autocarro por conta de outrem:
 - cujos ponto de partida e ponto de destino se encontrem em dois Estados-membros diferentes, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-membros ou países terceiros,
 - com partida de um Estado-membro e com destino a um país terceiro ou vice-versa, com ou sem trânsito por um ou mais Estados-membros ou países terceiros,
 - entre países terceiros, atravessando em trânsito o território de um ou mais Estados-membros,

bem como as deslocações em vazio relacionadas com os seus transportes nas condições estabelecidas pelo Regulamento (CEE) nº 684/92.

No caso de um transporte com partida de um Estado-membro e com destino a um país terceiro e vice-versa, o Regulamento (CEE) nº 684/92 é aplicável no que toca ao trajecto efectuado no território do Estado-membro de tomada ou largada dos passageiros, a partir da data de celebração do acordo necessário entre a Comunidade e o país terceiro em causa.
4. A presente licença é pessoal e intransmissível.
5. A presente licença pode ser retirada pela autoridade competente do Estado-membro que a emitiu, nomeadamente sempre que o transportador:
 - deixar de preencher as condições referidas no nº 1 do artigo 3º do Regulamento (CEE) nº 648/92,
 - prestar informações inexactas no tocante aos dados necessários à emissão ou renovação da licença,
 - cometer uma infracção grave ou infracções menores e repetidas à regulamentação relativa ao transporte e à segurança rodoviária, nomeadamente no que diz respeito às normas aplicáveis aos veículos, aos períodos de condução e de descanso dos condutores e à execução sem autorização dos serviços paralelos ou temporários previstos no ponto 1.3 do artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 648/92; as autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento do transportador que cometeu a infracção podem nomeadamente retirar a licença comunitária ou retirar temporária e/ou parcialmente as cópias autenticadas da licença comunitária.

As sanções serão determinadas em função da gravidade da infracção cometida pelo titular da licença comunitária e em função do número total de cópias autenticadas de que o mesmo disponha para efeitos de tráfego internacional.
6. O original da licença deve ficar na posse do transportador. O veículo que efectuar um transporte internacional deve ter a bordo uma cópia autenticada da licença.
7. A presente licença deve ser apresentada sempre que solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.
8. O titular deve respeitar, no território de cada Estado-membro, as disposições legais, regulamentares e administrativas em vigor nesse Estado, nomeadamente em matéria de transporte e de circulação.

9. Serviços regulares são os que asseguram o transporte de passageiros com uma frequência e num trajecto determinados e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas. Os serviços regulares são acessíveis a todos, apesar da obrigação de reservar, caso seja necessário.

O carácter regular do serviço não é afectado por as condições de exploração do serviço serem adaptadas.

Os serviços regulares estão sujeitos a autorização.

Os serviços regulares especializados são os que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros, com a exclusão de outros, com uma frequência e num trajecto determinados e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas.

Os serviços regulares especializados incluem, nomeadamente:

- a) O transporte de trabalhadores entre o domicílio e o respectivo local de trabalho;
- b) O transporte de estudantes entre o domicílio e o respectivo estabelecimento de ensino;
- c) O transporte de militares entre o domicílio e o local de aquartelamento, bem como o das respectivas famílias.

O facto de a organização do transporte ser adaptada às necessidades variáveis dos utentes não afecta o carácter regular dos serviços especializados.

Os serviços regulares especializados ficam isentos de autorização, na condição de serem abrangidos por um contrato celebrado entre o organizador e o transportador.

A organização de serviços paralelos ou temporários dirigidos à mesma clientela dos serviços regulares existentes está sujeita a autorização.

Serviços ocasionais são os que não correspondem à definição de serviços regulares, incluindo os serviços regulares especializados, e que se caracterizam, nomeadamente, pelo facto de assegurarem o transporte de grupos constituídos por iniciativa de um comitente ou do próprio transportador. A organização de serviços paralelos ou temporários comparáveis aos serviços regulares existentes e dirigidos à mesma clientela que estes últimos fica sujeita a autorização de acordo com o procedimento previsto na secção II do Regulamento (CEE) n.º 648/92. Estes serviços não perdem o carácter de serviço ocasional por serem efectuados com uma certa frequência. Os serviços ocasionais ficam isentos de autorização.»

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

A Comissão apresentou ao Conselho, em 10 de Maio de 1996, uma proposta de regulamento, fundamentada no n.º 1 do artigo 75.º do Tratado CE, que altera o Regulamento (CEE) n.º 684/92, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro⁽¹⁾.

O parecer do Parlamento Europeu foi emitido em 28 de Novembro de 1996⁽²⁾, o do Comité Económico e Social em 27 de Novembro de 1996⁽³⁾.

No seguimento do parecer do Parlamento Europeu, a Comissão enviou ao Conselho, em 28 de Fevereiro de 1997, uma proposta alterada⁽⁴⁾.

Em 14 de Abril de 1997, o Conselho adoptou a sua posição comum em conformidade com o artigo 189.º C do Tratado CE.

II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

A proposta alterada da Comissão destina-se a simplificar e clarificar as disposições do regulamento em vigor e a permitir um avanço no sentido da liberalização.

A proposta prevê, nomeadamente:

- a supressão da categoria de serviços de transporte internacional de lançadeira, que serão equiparados a serviços regulares ou ocasionais, consoante as características que apresentem,
- a supressão da categoria de serviços de transporte ocasionais residuais,
- a liberalização da totalidade dos serviços regulares especializados (isentos de autorização se abrangidos por contratos),
- a exclusão do campo de aplicação do regulamento dos serviços regulares executados no âmbito de serviços de transportes urbanos e suburbanos entre dois ou mais Estados-membros, denominados «transportes urbanos fronteiriços»,
- a liberalização dos serviços por conta própria, que apenas ficarão sujeitos a um certificado,
- uma definição melhor e mais simples de serviços ocasionais,
- a introdução de uma licença comunitária para os transportes internacionais de passageiros em autocarro.

Esta licença deverá substituir o documento ou documentos emitidos pelo Estado-membro de estabelecimento para certificar que o transportador se encontra autorizado a exercer no mercado internacional os transportes visados. Para facilitar o controlo efectuado pelos Estados-membros, nomeadamente no caso dos serviços ocasionais, a licença comprovará que o transportador está habilitado a efectuar esse tipo de transportes no Estado-membro de estabelecimento e que obedece à regulamentação comunitária sobre o acesso à profissão e às normas de segurança rodoviária.

⁽¹⁾ Proposta da Comissão: JO n.º C 203 de 13. 7. 1996, p. 11; Regulamento (CEE) n.º 684/92: JO n.º L 74 de 20. 3. 1992, p. 1.

⁽²⁾ JO n.º C 380 de 16. 12. 1996, p. 40.

⁽³⁾ JO n.º C 66 de 3. 3. 1997, p. 23.

⁽⁴⁾ JO n.º C 10 de 5. 4. 1997, p. 3.

O transportador titular de tal licença poderá assim efectuar transportes internacionais noutro Estado-membro que não o de estabelecimento, sem ter de apresentar para o efeito documentação comprovativa, excepto no caso dos serviços regulares, em que será necessária uma autorização específica, e dos serviços ocasionais, que continuarão a carecer da folha de itinerário.

O regime de licenças deverá facilitar igualmente a aplicação de sanções.

A cópia da licença comunitária a levar a bordo é apenas a da empresa exploradora do serviço regular, não sendo a empresa que disponibiliza veículos de desdobramento obrigada, caso seja titular de uma licença, a fornecer cópia desta.

- o restabelecimento da liberdade de concorrência entre serviços regulares de transporte em autocarro e serviços regulares de transporte ferroviário, graças à supressão do disposto no nº 4, subalínea ii) da alínea b), do artigo 7º do Regulamento (CEE) nº 684/92,
- a prorrogação de determinados prazos previstos no âmbito do processo de autorização dos serviços regulares,
- a harmonização e simplificação de um determinado número de normas de carácter administrativo previstas no regulamento,
- a aplicação do regulamento a partir de 1 de Junho de 1996.

A proposta da Comissão define as diferentes categorias de serviços e fixa para cada uma delas as seguintes normas de acesso ao mercado:

- *serviços regulares*: sujeitos a autorização,
- *serviços regulares especializados*: todos isentos de autorização (desde que abrangidos por um contrato entre o organizador e o transportador),
- *serviços ocasionais*: isentos de qualquer autorização,
- *serviços por contra própria*: isentos de qualquer autorização.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

A posição comum do Conselho corresponde, nos seus elementos essenciais, à proposta da Comissão, embora contenha algumas alterações, nomeadamente as seguintes:

a) Serviços urbanos fronteiriços

Na alínea d) do ponto 1.2 do artigo 2º e no nº 2 do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 684/92, os serviços urbanos fronteiriços são considerados serviços regulares especializados isentos de autorização, desde que se encontrem abrangidos por um contrato celebrado entre o organizador e o transportador.

A Comissão propõe que os serviços urbanos fronteiriços passem a ser considerados como um caso particular dos serviços regulares, mas que se mantenha o acervo comunitário de liberalização. Para o efeito, propõe:

- no *nº 1 do artigo 1º*, o aditamento de um parágrafo ao ponto 1.1 do artigo 2º do regulamento em vigor, com a definição de transportes urbanos fronteiriços;
- no *nº 2 do artigo 1º*, a supressão da alínea d) do ponto 1.2 do artigo 2º do regulamento em vigor;
- no *nº 2 do artigo 4º* (onde são indicados os serviços isentos de autorização caso se encontrem abrangidos por um contrato), o aditamento de uma referência aos serviços urbanos fronteiriços.

A posição comum, no n.º 1, segundo travessão, do seu artigo 1.º (novo), apenas mantém a supressão da alínea d) do ponto 1.2 do artigo 2.º do regulamento em vigor. Os serviços urbanos fronteiriços passam a ser considerados como serviços regulares sujeitos a autorização, a não ser que os Estados-membros recorram ao disposto no artigo 18.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92 para, de forma bilateral ou multilateral, acordarem entre si a sua liberalização.

b) Alteração de certas condições de exploração dos serviços regulares: frequência

A posição comum prevê, no terceiro travessão do n.º 1 do artigo 1.º (novo ponto 1.3 do artigo 2.º do regulamento) e no n.º 9 do artigo 1.º (novo segundo parágrafo do n.º 3 do artigo 8.º do regulamento), a flexibilização do regime aplicável às condições de exploração dos serviços regulares no que se refere à alteração da frequência.

c) Instituição de um comité consultivo

O projecto de regulamento prevê que a Comissão seja assistida por um comité consultivo sempre que adopte medidas de execução relativas, nomeadamente, aos documentos de transporte (cf. o sétimo travessão do n.º 1 do artigo 1.º (segundo parágrafo do ponto 3.4 do artigo 2.º do regulamento), o quarto travessão do n.º 6 (n.º 4 do artigo 5.º do regulamento), o segundo travessão do n.º 7 (n.º 2 do artigo 6.º do regulamento), o n.º 12 (n.º 5 do artigo 11.º do regulamento), o segundo travessão do n.º 14 (segundo parágrafo do n.º 3 do artigo 13.º do regulamento) e o n.º 17 (artigo 16.ºA do regulamento).

d) Concorrência entre serviços regulares de transporte em autocarro e serviços semelhantes de transporte ferroviário

O n.º 4, subalínea ii) da alínea b), do artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92 prevê que o pedido de autorização de um serviço internacional regular de transporte em autocarro pode ser indeferido caso se verifique que esse serviço comprometeria seriamente a viabilidade de um serviço ferroviário semelhante nos troços directos visados.

Na sua proposta, a Comissão prevê o restabelecimento do princípio da liberdade de concorrência entre as diferentes modalidades de transporte, propondo para o efeito a supressão da subalínea ii) da alínea b) do n.º 4 do artigo 7.º do regulamento em vigor.

A posição comum do Conselho prevê, no n.º 8 do artigo 1.º [nova alínea f) do n.º 4 do artigo 7.º do regulamento], que o Estado-membro pode recusar, até 31 de Dezembro de 1999 e com base numa análise pormenorizada, a autorização de um serviço internacional regular de transporte em autocarro caso se verifique que esse serviço comprometeria seriamente a viabilidade de um serviço ferroviário semelhante nos troços directos visados.

O Estado-membro notificará a decisão tomada aos transportadores afectados e justificará a sua posição.

A partir de 1 de Janeiro de 2000, a posição comum prevê a aplicação de uma cláusula de salvaguarda: o Estado-membro poderá, de acordo com a Comissão, suspender ou retirar a autorização que tiver emitido com base na disposição acima referida mediante um pré-aviso de seis meses ao transportador.

e) Excursões locais

A Comissão propõe a supressão do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92. Este artigo prevê, nomeadamente, que um transportador pode, no âmbito de um serviço de lançadeira internacional com alojamento e de um serviço ocasional internacional, efectuar excursões locais num Estado-membro diferente daquele em que se encontra estabelecido.

O n.º 13 do artigo 1.º da posição comum prevê a manutenção do artigo 12.º, uma vez que as excursões locais efectuadas no âmbito de um transporte internacional constituem uma etapa de um transporte internacional quando se destinarem a passageiros não residentes transportados pelo transportador internacional.

Foram suprimidos os termos «de um serviço de lançadeira internacional com alojamento», pois, de acordo com a proposta da Comissão, o projecto de regulamento prevê a supressão da categoria dos serviços de lançadeira, considerando esses serviços, com alojamento, como serviços ocasionais.

f) **Data de entrada em aplicação do regulamento**

O artigo 4.º da posição comum prevê que o regulamento entre em aplicação doze meses após a sua entrada em vigor, mas que a exigência de apresentação da licença comunitária prevista no n.º 3 do artigo 1.º (novo artigo 3.ºA do regulamento) entre em aplicação dezoito meses após a entrada em vigor do regulamento, tendo em conta a complexidade das medidas a tomar.

IV. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

1. Alterações do Parlamento Europeu aceites pelo Conselho

a) *Retomadas pela Comissão*

O Conselho seguiu a proposta da Comissão adoptando, no conteúdo se não na forma, as seguintes alterações do Parlamento Europeu:

- no oitavo considerando, a parte da alteração 5 relativa ao processo de emissão da licença comunitária,
- no n.º 1, quinto travessão, do artigo 1.º, a parte da alteração 12 destinada a substituir o primeiro parágrafo da nova definição de serviços ocasionais constante do ponto 3.1 do artigo 2.º do regulamento,
- no n.º 1, oitavo travessão, do artigo 1.º, a alteração 13, destinada a substituir a definição dos transportes por conta própria constante do n.º 4 do artigo 2.º do regulamento,
- no n.º 3 do artigo 1.º, a alteração 17, destinada a incluir no regulamento uma disposição — o novo artigo 3.ºA — que prevê a instauração de uma licença comunitária para a execução dos transportes internacionais de passageiros por autocarro,
- no n.º 6, sexto travessão, do artigo 1.º, a alteração 18, destinada a incluir no artigo 5.º do regulamento um novo n.º 6 relativo aos veículos de reforço.

b) *Não retomadas pela Comissão*

O artigo 3.º retoma a parte da alteração 24, que prevê que a Comissão envie um relatório sobre os resultados da aplicação do regulamento não apenas ao Conselho mas também ao Parlamento Europeu.

A posição comum, tendo em conta os prazos necessários para a adopção do regulamento, prevê como data limite para a apresentação do relatório não 1 de Julho de 1998, tal como previsto na alteração, mas sim 31 de Dezembro de 1999.

2. Alterações do Parlamento Europeu não adoptadas pelo Conselho

a) *Retomadas pela Comissão*

O Conselho considerou que não seria necessário adoptar a alteração 1, destinada a incluir no regulamento um novo considerando para recordar o paralelismo entre a liberalização e a harmonização sócio-económica, fiscal e técnica progressiva no sector do transporte rodoviário de passageiros.

b) *Parcialmente retomadas pela Comissão*

Tal como exposto na alínea a) do ponto III acima, o Conselho considerou os serviços urbanos fronteiriços como serviços regulares e não aceitou a alteração do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92, que é objecto da alteração 11, nem a inserção no regulamento do considerando correspondente, que é objecto da alteração 6, uma vez que estas duas alterações se destinam a incluir no campo de aplicação do regulamento os serviços urbanos, suburbanos e regionais internacionais regulares, enquanto se aguarda a adopção pelo Conselho de uma legislação geral em matéria de concessão de serviços públicos.

O Conselho não aceitou a parte da alteração 7 que foi igualmente rejeitada pela Comissão e que faz referência a um programa de acção comunitário e a uma resolução do Parlamento Europeu. O Conselho não adoptou tão-pouco a parte da alteração 7, retomada pela Comissão, que se destina a incluir no regulamento um considerando relativo à acessibilidade total dos autocarros de linha. O Conselho considera que se trata de uma questão que deve ser definida no âmbito da legislação comunitária específica.

c) *Não retomadas pela Comissão*

O Conselho não aceitou:

- a alteração 2, que prevê a inclusão no regulamento de um considerando destinado a prever a livre escolha por parte do utilizador da modalidade de transporte, desde que respeite um dos objectivos da política comum de transportes, a saber o da redução do tráfico rodoviário. O Conselho recorda que a redução do tráfico rodoviário de passageiros em autocarro não é um dos objectivos da política comum de transportes,
- as alterações 3 e 12 (esta última na parte respeitante à nova definição de serviços ocasionais), que se destinam a incluir no regulamento um considerando e uma disposição que prevêm uma nova classificação dos serviços internacionais de transporte de passageiros e que implica a redução destes serviços a duas categorias: serviços regulares e serviços não regulares (os serviços não regulares seriam em seguida divididos em serviços especializados e serviços ocasionais). Existem outras alterações que decorrem da nova classificação, nomeadamente as alterações 4, 22 e 23, que se destinam respectivamente a alterar um considerando, um título e uma disposição. O Conselho considera que é preferível manter a terminologia em vigor para classificar os diferentes serviços, uma vez que esta terminologia é bem conhecida e uma alteração da mesma poderia colocar problemas aos operadores. Além disso, a inclusão dos serviços regulares especializados nos serviços não regulares não é aceitável, uma vez que a maioria dos elementos considerados na definição de serviços regulares especializados faz parte dos serviços regulares,
- a alteração 12 (nova definição de serviços ocasionais, segundo parágrafo), que se destina a introduzir na definição de serviços ocasionais a possibilidade de um Estado-membro sujeitar um serviço ocasional a autorização quando considerar que esse serviço «comprometeria directamente a existência de serviços regulares já autorizados».

O Conselho observa que, em conformidade com o n.º 4, alínea b), do artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92, a autorização pode ser recusada caso «se constate que o serviço que é objecto desse pedido comprometeria directamente a existência de serviços regulares já autorizados, excepto no caso de os serviços regulares em causa serem explorados apenas por uma só transportadora ou um grupo de transportadoras». O serviço ocasional em questão seria assim utilizado com extrema raridade,

- a parte da alteração 5 que se destina a alterar um considerando (o oitavo da posição comum) para recordar que a licença comunitária é exigida igualmente para os transportadores por conta própria.

O Conselho, após ter observado que o Parlamento Europeu deveria ter igualmente proposto a inclusão de uma disposição para este efeito, sublinha que não é necessário exigir que os transportadores por conta própria sejam titulares de uma licença comunitária, uma vez que esses transportadores não satisfazem as condições fixadas na regulamentação comunitária relativas ao acesso à profissão de transportador rodoviário de passageiros no sector dos transportes nacionais e internacionais,

- a alteração 8, que se destina a introduzir no regulamento um considerando recordando as intenções da Comissão em matéria de alargamento do campo de aplicação do regulamento.

O Conselho considera que não é necessário fazer constar uma referência deste tipo no presente regulamento,

- as alterações 9 e 26, que se destinam a introduzir no regulamento um considerando e uma disposição que prevêem que a Comissão apresentará antes de 30 de Junho de 1997 um texto codificado do Regulamento (CEE) n.º 684/92, e que referem igualmente dois regulamentos da Comissão relativos aos documentos de controlo e aos documentos relativos ao transporte internacional de passageiros.

O Conselho considera que a codificação não faz parte do objectivo do regulamento e que é preferível não incluir num regulamento do Conselho regulamentos da Comissão, uma vez que esses regulamentos podem vir posteriormente a precisar de ser adaptados e apenas o poderiam ser através de um regulamento do Conselho,

- a alteração 10, que prevê a inclusão de um considerando relativo à necessidade de o Conselho mandar a Comissão para dar início a negociações com países terceiros sobre os transportes internacionais não ocasionais de passageiros em autocarro.

O Conselho, considera que esta alteração não tem razão de ser dado o objectivo do regulamento,

- as alterações 15 e 16, que se destinam a alterar as condições de acesso ao mercado previstas no artigo 3.º do regulamento em vigor, para prever que os transportadores por conta própria e os transportadores por conta própria devem, no que se refere às normas aplicáveis aos condutores e aos veículos, não apenas respeitar as disposições legais em matéria de segurança rodoviária, conforme previsto no regulamento em vigor, mas também as disposições legais no sector social.

O Conselho considera que estas alterações não fazem parte do objecto do regulamento,

- a alteração 19, que se destina a alterar o artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92 (n.º 7, primeiro travessão, do artigo 1.º da posição comum), que limita os pedidos de autorização para os serviços regulares apenas aos serviços que asseguram ligações para as quais existe já um serviço público de transporte.

O Conselho considera que esta alteração não é clara, pois pode ser interpretada, *a contrario*, que o primeiro transportador que efectuar a ligação não está sujeito à autorização,

- a alteração 20, que se destina a alterar o n.º 4, alínea b), do artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92 (n.º 8 do artigo 1.º da posição comum), que prevê que, para a obtenção da autorização para efectuar serviços regulares, o requerente não deve ter cometido qualquer infracção grave em matéria de

legislação relativa ao controlo técnico dos veículos, quando a posição comum prevê infracções às normas aplicáveis aos veículos.

O Conselho considera que é preferível prever uma disposição mais ampla, tendo também em conta as demais regras aplicáveis aos veículos,

- a alteração 21, que se destina a alterar o nº 4, alínea d), do artigo 7º do Regulamento (CEE) nº 684/92 (nº 8 do artigo 1º da posição comum), que prevê que a autorização não será concedida se o serviço que dela é objecto comprometer directamente a existência de serviços regulares já autorizados. A alteração destina-se a esclarecer o motivo da recusa da autorização, prevendo que as autoridades competentes devem recusá-la sempre que o serviço que dela é objecto comprometer o equilíbrio económico e financeiros de serviços regulares urbanos e regionais já autorizados.

O Conselho observa que esta alteração está em contradição com a alteração 11, que prevê a exclusão do campo de aplicação do regulamento dos serviços regulares urbanos, suburbanos e regionais,

- uma parte da alteração 24. Tal como exposto acima, o Conselho aceita a parte desta alteração relativa à apresentação pela Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho de um relatório sobre os resultados da aplicação do presente regulamento, considerando que esse relatório não poderá ser apresentado antes de 1 de Julho de 1998, uma vez que o presente regulamento apenas terá sido adoptado um ano antes.

O Conselho considera além disso que, uma vez que a posição comum inclui já um alargamento do campo de aplicação do Regulamento (CEE) nº 684/92, não seria oportuno solicitar à Comissão que apresentasse, tal como previsto na alteração, uma nova proposta de regulamento antes de uma determinada data relativa ao alargamento posterior do campo de aplicação do regulamento,

- a alteração 25, que prevê a data de 30 de Junho de 1997 com data limite para a entrada em aplicação do regulamento.

Tal como exposto na alínea f) do ponto III acima, o Conselho considera que é conveniente deixar aos Estados-membros doze meses a partir da entrada em vigor do regulamento para poderem adoptar as medidas necessárias à execução do regulamento e dezoito meses para a adopção das medidas relativas à licença comunitária.

POSIÇÃO COMUM (CE) Nº 22/97

adoptada pelo Conselho em 14 de Abril de 1997

tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) nº .../97 do Conselho, de ..., que fixa as condições em que os transportadores não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro

(97/C 164/02)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁽²⁾,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado⁽³⁾,

devido à nacionalidade e ao país de estabelecimento e favorecer desse modo a aproximação progressiva das legislações nacionais;

(1) Considerando que o Regulamento (CEE) nº 2454/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, que fixa as condições em que as transportadoras não residentes podem efectuar serviços de transporte rodoviário de passageiros num Estado-membro⁽⁴⁾, foi anulado pelo acórdão de 1 de Junho de 1994⁽⁵⁾ do Tribunal de Justiça;

(2) Considerando que, nos termos do nº 1, alínea b), do artigo 75º do Tratado, a criação de uma política comum de transportes implica, *inter alia*, o estabelecimento das condições em que os transportadores não residentes podem efectuar serviços de transporte num Estado-membro;

(3) Considerando que a referida disposição implica a supressão de todas as restrições relativamente ao prestador dos serviços devido à sua nacionalidade ou ao facto de estar estabelecido num Estado-membro diferente daquele em que o serviço deve ser prestado;

(4) Considerando que se deve submeter estes prestadores de serviços a regimes comparáveis, por forma a limitar desigualdades nas condições de concorrência

(5) Considerando que as definições dos diferentes serviços de transporte de autocarro devem ser as mesmas que as adoptadas no âmbito dos transportes internacionais;

(6) Considerando que se deve assegurar o acesso dos transportadores não residentes a certas modalidades de serviços de transportes de autocarro tendo em conta as características especiais de cada modalidade de serviço;

(7) Considerando que é necessário determinar as disposições aplicáveis aos transportes de cabotagem;

(8) Considerando que as disposições da Directiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços⁽⁶⁾, se aplicam no caso em que, para a prestação de serviços regulares especializados, os transportadores destacam, a partir do Estado-membro em que trabalham habitualmente, trabalhadores que com eles mantêm uma relação de trabalho;

(9) Considerando que, no que se refere aos serviços regulares, se deve admitir à cabotagem, em certas condições, nomeadamente a aplicação da legislação do Estado-membro de acolhimento, unicamente os serviços regulares executados durante um serviço regular internacional, com exclusão dos serviços urbanos e suburbanos;

(10) Considerando que é necessário adoptar disposições que permitam intervir no mercado dos transportes em causa quando se verifique uma perturbação grave;

(11) Considerando que deve ser criado um comité consultivo encarregado de assistir a Comissão na elaboração de documentos relativos à execução dos transportes de cabotagem na forma de serviços ocasionais e de aconselhar a Comissão em matéria de medidas de salvaguarda;

⁽¹⁾ JO nº C 60 de 29. 2. 1996, p. 10.

⁽²⁾ Parecer emitido em 25 de Setembro de 1996 (JO nº C 30 de 30. 1. 1997, p. 40).

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 28 de Novembro (JO nº C 380 de 16. 12. 1996, p. 35), posição comum do Conselho de 14 de Abril de 1997 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO nº L 251 de 29. 8. 1992, p. 1.

⁽⁵⁾ Acórdão de 1 de Junho de 1994, processo C-388/92, Parlamento Europeu/Conselho (Colectânea 1994, página I-2081).

⁽⁶⁾ JO nº L 18 de 21. 1. 1997, p. 1.

- (12) Considerando que é conveniente que os Estados-membros se entrem ajudem com vista à boa aplicação do presente regulamento, nomeadamente em matéria de sanções aplicáveis em caso de infracção;
- (13) Considerando que compete aos Estados-membros tomarem as medidas necessárias para dar execução ao presente regulamento;
- (14) Considerando que é conveniente acompanhar a aplicação do presente regulamento com base num relatório a apresentar pela Comissão;
- (15) Considerando que o referido acórdão do Tribunal de Justiça, que anulou o Regulamento (CEE) n.º 2454/92, mantém os efeitos do regulamento até que o Conselho adopte uma nova regulamentação sobre a matéria; que o presente regulamento só será aplicado dezoito meses após a sua entrada em vigor; que, por conseguinte, se deve considerar que os efeitos do regulamento anulado se mantêm até à aplicação plena do presente regulamento,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Qualquer transportador rodoviário de passageiros por conta de outrem, titular da licença comunitária prevista no artigo 3.ºA do Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro⁽¹⁾, fica autorizado, de acordo com as condições fixadas pelo presente regulamento e sem discriminação devido à nacionalidade ou ao local de estabelecimento, a efectuar, a título temporário, transportes nacionais rodoviários de passageiros por conta de outrem noutro Estado-membro, a seguir designado «Estado-membro de acolhimento», sem aí dispor de uma sede ou de outro estabelecimento.

Esses transportes nacionais são a seguir designados «transportes de cabotagem».

Artigo 2.º

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Serviços regulares», os serviços que asseguram o transporte de passageiros com uma frequência e num trajecto determinados e em que os passageiros podem ser embarcados e desembarcados em paragens previamente fixadas. Os serviços regulares são acessíveis a toda a gente, apesar da eventual obrigação de reser-

var. O carácter regular do serviço não é afectado por as condições de exploração do serviço serem adaptadas;

2. «Serviços regulares especializados», os serviços regulares que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros, com exclusão de outros passageiros, com uma frequência e num trajecto determinados e em que os passageiros podem ser embarcados e desembarcados em paragens previamente fixadas.

Os serviços regulares especializados incluem, nomeadamente:

- a) O transporte de trabalhadores entre o domicílio e o respectivo local de trabalho;
- b) O transporte de estudantes entre o domicílio e o respectivo estabelecimento de ensino;
- c) O transporte de militares entre o domicílio e o local de aquartelamento, bem como o das respectivas famílias.

O carácter regular dos serviços especializados não é afectado por a organização do transporte ser adaptada às necessidades variáveis dos utentes;

3. «Serviços ocasionais», os serviços que não correspondem à definição de serviços regulares, incluindo os serviços regulares especializados, e que e caracterizam, nomeadamente, pelo facto de assegurarem o transporte de grupos constituídos por iniciativa de um comitente ou do próprio transportador. Estes serviços não perdem o carácter ocasional por serem efectuados com uma certa frequência;
4. «Veículos», os veículos automóveis que, pelo seu tipo de construção e equipamento, estão aptos a transportar mais de nove pessoas, incluindo o condutor, e se destinam a esse efeito.

Artigo 3.º

São autorizados transportes de cabotagem para os seguintes serviços:

1. Serviços regulares especializados, desde que cobertos por um contrato celebrado entre o organizador e o transportador;
2. Serviços ocasionais;
3. Serviços regulares, desde que sejam efectuados por ocasião de um serviço regular internacional, nos termos do disposto no Regulamento (CEE) n.º 684/92, por um transportador não residente no Estado-membro de acolhimento.

O transporte de cabotagem não pode ser executado independentemente desse serviço internacional.

Os serviços urbanos e suburbanos são excluídos do âmbito de aplicação do presente ponto.

⁽¹⁾ JO n.º L 74 de 20. 3. 1992, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º .../97 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

Entende-se por «serviços urbanos e suburbanos» os serviços de transporte que satisfazem as necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como as necessidades do transporte entre esse centro ou esta aglomeração e os arredores.

Artigo 4.º

1. A realização dos transportes de cabotagem previstos no artigo 3.º está sujeita, sob reserva da aplicação da regulamentação comunitária, às disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-membro de acolhimento nos seguintes domínios:

- a) Preço e condições do contrato de transporte;
- b) Massas e dimensões dos veículos rodoviários. Os valores das massas e dimensões podem eventualmente ultrapassar os aplicáveis no Estado-membro de estabelecimento do transportador, mas não podem, em caso algum, ultrapassar os valores técnicos constantes do certificado de conformidade;
- c) Requisitos relativos ao transporte de determinadas categorias de passageiros, nomeadamente estudantes, crianças e pessoas com mobilidade reduzida;
- d) Períodos de condução e de repouso;
- e) Imposto sobre o valor acrescentado (IVA) aplicável aos serviços de transporte. Neste domínio, a alínea a) do n.º 1 do artigo 21.º da Directiva 77/388/CEE do Conselho, do 17 de Maio de 1977, relativa à harmonização das legislações dos Estados-membros respeitantes aos impostos sobre o volume de negócios — Sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado: matéria colectável uniforme⁽¹⁾, aplica-se às prestações referidas no artigo 1.º do presente regulamento.

2. A realização de transportes de cabotagem sob forma dos serviços previstos no ponto 3 do artigo 3.º está sujeita, sob reserva da aplicação da regulamentação comunitária, às disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-membro de acolhimento respeitantes às autorizações, aos processos e concursos públicos, aos trajectos a assegurar, à regularidade, à continuidade, à frequência e aos itinerários.

3. As normas técnicas de construção e equipamento de veículos a que devem obedecer os veículos utilizados nos transportes de cabotagem são as impostas aos veículos autorizados a circular nos transportes internacionais.

4. As disposições nacionais referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser aplicadas pelos Estados-membros aos transportadores não residentes nas mesmas condições que as impostas aos seus próprios nacionais, a fim de impedir, de modo eficaz, qualquer discriminação, manifesta ou dissimulada, com base na nacionalidade ou no local de estabelecimento.

⁽¹⁾ JO n.º L 145 de 13. 6. 1977, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/680/CEE (JO n.º L 376 de 31. 12. 1991, p. 1).

5. Se, tendo em conta a experiência adquirida, se verificar a necessidade de alterar a lista dos domínios das disposições do Estado-membro de acolhimento referidos no n.º 1, o Conselho deliberará por maioria qualificada, sob proposta da Comissão.

Artigo 5.º

A licença comunitária, ou uma cópia autenticada desta, deve seguir a bordo do veículo e ser apresentada sempre que solicitada pelos agentes responsáveis pelo controlo.

Artigo 6.º

1. Os transportes de cabotagem sob forma de serviços ocasionais são efectuados ao abrigo de um documento de controlo, folha de itinerário, que deve seguir a bordo do veículo e ser apresentado sempre que solicitado pelos agentes responsáveis pelo controlo.

2. A folha de itinerário, cujo modelo deve ser estabelecido pela Comissão nos termos do procedimento previsto no artigo 8.º, deve incluir os seguintes elementos de informação:

- a) Pontos de partida e de destino do serviço;
- b) Datas de início e de fim do serviço.

3. As folhas de itinerário são emitidas em cadernetas autenticadas pela autoridade ou organismo competente do Estado-membro de estabelecimento. O modelo da caderneta de folhas de itinerário deve ser estabelecido pela Comissão nos termos do procedimento previsto no artigo 8.º

4. No caso dos serviços regulares especializados, é considerado documento de controlo o contrato celebrado entre o transportador e o organizador do transporte ou uma cópia autenticada do mesmo.

Todavia, as folhas de itinerário devem ser preenchidas sob a forma de recapitulação mensal.

5. As folhas de itinerário utilizadas são reenviadas à autoridade ou organismo competentes do Estado-membro de estabelecimento segundo modalidades a determinar por essa autoridade ou organismo.

Artigo 7.º

1. No fim de cada trimestre e num prazo de três meses, que a Comissão pode reduzir para um mês no caso referido no artigo 9.º, a autoridade ou organismo competente de cada Estado-membro deve comunicar à Comissão os dados relativos às operações de cabotagem sob forma de serviços regulares, especializados e ocasionais que tenham sido efectuadas nesse trimestre pelos transportadores residentes.

Essa comunicação deve ser efectuada por meio de um quadro elaborado em conformidade com o modelo estabelecido pela Comissão nos termos do procedimento previsto no artigo 8.º

2. As autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento devem comunicar anualmente à Comissão o levantamento estatístico do número de autorizações de serviços de cabotagem executados sob forma dos serviços regulares referidos no ponto 3 do artigo 3.º

3. A Comissão deve comunicar, logo que possível, aos Estados-membros os quadros recapitulativos elaborados com base nos dados que lhe tiverem sido transmitidos nos termos do n.º 1.

Artigo 8.º

Sempre que se faça referência ao presente artigo, a Comissão será assistida pelo comité consultivo referido no artigo 10.º

O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta.

A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como esse parecer foi tomado em consideração.

Artigo 9.º

1. Em caso de perturbação grave do mercado de transportes nacionais de uma determinada zona geográfica devida à actividade de cabotagem ou agravada pela mesma, qualquer Estado-membro pode recorrer à Comissão com vista à adopção de medidas de protecção, comunicando-lhe as informações necessárias e as medidas que prevê tomar em relação aos transportadores residentes.

2. Para efeitos do n.º 1, entende-se por:

— «perturbação grave do mercado de transportes nacionais de uma determinada zona geográfica», o aparecimento nesse mercado de problemas dele específicos susceptíveis de provocar um excedente grave, potencialmente duradouro, da oferta em relação à procura, que represente uma ameaça para o equilíbrio financeiro e a sobrevivência de grande número de empresas de transporte rodoviário de passageiros,

— «zona geográfica», uma zona que engloba uma parte ou a totalidade do território de um Estado-membro ou que se estende a parte ou à totalidade do território de outros Estados-membros.

3. A Comissão analisa a situação e, após consulta ao comité consultivo referido no artigo 10.º, decide, no prazo de um mês após a recepção do pedido do Estado-membro, se deve ou não tomar medidas de protecção, adoptando-as em caso afirmativo.

As medidas tomadas em conformidade com o presente artigo vigoram por um período não superior a seis meses, prorrogável uma vez por um período equivalente.

A Comissão deve notificar imediatamente os Estados-membros e o Conselho de qualquer decisão tomada ao abrigo do presente número.

4. Caso a Comissão decida tomar medidas de protecção relativas a um ou vários Estados-membros, as autoridades competentes dos Estados-membros em questão devem tomar medidas de alcance equivalente em relação aos transportadores residentes e do facto informar a Comissão.

Estas medidas devem ser aplicadas o mais tardar a partir da mesma data que as medidas de protecção decididas pela Comissão.

5. Cada Estado-membro pode submeter à apreciação do Conselho a decisão da Comissão referida no n.º 3, no prazo de trinta dias a contar da notificação da mesma.

O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode adoptar uma decisão diferente no prazo de trinta dias a contar da data da recepção do pedido do Estado-membro ou, no caso de o assunto ter sido submetido por vários Estados-membros, a contar da data da recepção do primeiro pedido.

São aplicáveis à decisão do Conselho os períodos de vigência previstos no segundo parágrafo do n.º 3.

As autoridades competentes dos Estados-membros em questão devem tomar medidas de alcance equivalente em relação aos transportadores residentes e informar do facto a Comissão.

Se o Conselho não tomar uma decisão no prazo referido no segundo parágrafo, a decisão da Comissão tornar-se-á definitiva.

6. Se considerar necessária a prorrogação das medidas referidas no n.º 3, a Comissão deve apresentar uma proposta ao Conselho, que deliberará por maioria qualificada.

Artigo 10.º

1. A Comissão será assistida por um comité consultivo, constituído por representantes dos Estados-membros e presidido por um representante da Comissão.

O comité, agindo nos termos do procedimento previsto no artigo 8º, assiste a Comissão na elaboração dos modelos de folha de itinerário, de caderneta de folhas de itinerário e de quadro referidos nos artigos 6º e 7º.

2. Além disso, o comité aconselha a Comissão sobre:

- os pedidos apresentados pelos Estados-membros ao abrigo do nº 1 do artigo 9º,
- as medidas destinadas a resolver a perturbação grave do mercado referidas no artigo 9º, especialmente sobre a sua aplicação prática.

3. O comité elaborará o seu regulamento interno.

Artigo 11º

1. Os Estados-membros devem prestar-se assistência mútua com vista à aplicação do presente regulamento.

2. Sem prejuízo das acções penais que possam ser intentadas, o Estado-membro de acolhimento pode aplicar sanções contra qualquer transportador não residente que tiver cometido no seu território, por ocasião de um transporte de cabotagem, infracções ao presente regulamento ou à regulamentação comunitária e nacional em matéria de transportes.

Estas sanções são aplicadas numa base não discriminatória e em conformidade com o nº 3.

3. As sanções referidas no nº 2 podem consistir, nomeadamente, numa advertência ou, em caso de infracção grave ou de infracções menores repetidas, numa proibição temporária dos transportes de cabotagem no território do Estado-membro de acolhimento em que foi cometida a infracção.

Em caso de apresentação de uma licença comunitária, autorização ou cópia autenticada falsificadas, os documentos falsificados são imediatamente apreendidos e, se for caso disso, enviados logo que possível às autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento do transportador.

4. As autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento devem notificar as autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento das infracções verificadas e das sanções eventualmente adoptadas contra o transportador, podendo, em caso de infracção grave ou de infracções menores repetidas, fazer acompanhar a referida notificação de um pedido de sanção.

Em caso de infracção grave ou de infracções menores repetidas, as autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento devem avaliar a conveniência de aplicar uma sanção adequada ao transportador em causa; essas autoridades devem ter em conta a sanção eventual-

mente aplicada no Estado-membro de acolhimento e garantir que as sanções aplicadas ao transportador são, no seu conjunto, proporcionais à infracção ou infracções que as originaram.

A sanção aplicada pelas autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento, após consulta às autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento, pode ir até à retirada da autorização de exercer a profissão de transportador rodoviário de passageiros.

As autoridades competentes do Estado-membro de estabelecimento podem igualmente, nos termos da legislação interna, citar o transportador em causa perante uma instância nacional competente.

Essas autoridades devem informar as autoridades competentes do Estado-membro de acolhimento das decisões adoptadas em conformidade com o presente número.

Artigo 12º

Os Estados-membros devem garantir aos transportadores a possibilidade de interponem recurso jurisdicional contra as sanções de natureza administrativa que lhes tenham sido aplicadas.

Artigo 13º

A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 31 de Dezembro de 1999, um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, nomeadamente sobre a incidência dos transportes de cabotagem no mercado dos transportes nacionais.

Artigo 14º

Os Estados-membros porão em vigor, em tempo útil, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas relativas à execução do presente regulamento e comunicá-las-ão à Comissão.

Artigo 15º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

É aplicável a partir de ...(*).

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em ...

Pelo Conselho

O Presidente

(*) Dezoito meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

A Comissão enviou ao Conselho, em 15 de Janeiro de 1996, uma proposta de regulamento, baseada no artigo 75º do Tratado CE, que fixa as condições em que os transportadores não-residentes podem efectuar transportes nacionais rodoviários de passageiros num Estado-membro⁽¹⁾.

O Parlamento Europeu emitiu o seu parecer em 28 de Novembro de 1996⁽²⁾ e o Comité Económico e Social fê-lo em 25 de Setembro de 1996⁽³⁾.

À luz do parecer do Parlamento Europeu, a Comissão enviou ao Conselho, em 28 de Fevereiro de 1997, uma proposta alterada⁽⁴⁾.

Em 14 de Abril de 1997, o Conselho adoptou a sua posição comum, em conformidade com o artigo 189ºC do Tratado.

II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

A proposta alterada da Comissão destina-se a substituir e alterar o Regulamento (CEE) nº 2454/92, de 23 de Julho de 1992⁽⁵⁾, na sequência do acórdão do Tribunal de Justiça de 1 de Junho de 1994 proferido no processo C-388/92 (Parlamento Europeu contra Conselho)⁽⁶⁾, que anulou o referido regulamento.

Para não comprometer o grau de liberalização que o Regulamento (CEE) nº 2454/92 tinha por objectivo estabelecer, o Tribunal de Justiça decidiu manter os efeitos do regulamento anulado «até que o Conselho após consulta do Parlamento, adoptasse nova regulamentação na matéria».

A proposta alterada retoma, em grande medida, o conteúdo do regulamento anulado, mas alarga também o seu âmbito de aplicação.

Com efeito, a referida proposta visa levantar determinadas restrições mantidas pelo regulamento em relação aos serviços regulares especializados e ainda introduzir, em determinadas condições, a cabotagem para certos serviços regulares. A Comissão refere que deste modo pretende aplicar às operações de cabotagem rodoviária de passageiros o princípio da livre prestação de serviços, que comporta a eliminação de quaisquer restrições relativamente ao prestador do serviço por motivo da sua nacionalidade ou pelo facto de estar estabelecido num Estado-membro distinto daquele em que o serviço deve ser prestado.

Tendo subscrito a posição comum do Conselho, a Comissão alterou a sua proposta em conformidade.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

A posição comum do Conselho prevê, designadamente:

- a) *No ponto 3 do artigo 3º*, a introdução do regime de cabotagem para os serviços executados por um transportador não residente por ocasião de um serviço regular internacional, bem como a exclusão dos serviços urbanos e suburbanos do âmbito de aplicação desta disposição;

⁽¹⁾ JO nº C 60 de 29. 2. 1996, p. 10.

⁽²⁾ JO nº C 380 de 16. 12. 1996, p. 35.

⁽³⁾ JO nº C 30 de 30. 1. 1997, p. 40.

⁽⁴⁾ JO nº C 124 de 21. 4. 1997, p. 73.

⁽⁵⁾ Regulamento (CEE) nº 2454/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, que fixa as condições em que os transportadores não residentes podem efectuar transportes nacionais rodoviários de passageiros num Estado-membro (JO nº L 251 do 29. 8. 1992, p. 1).

⁽⁶⁾ Colectânea 1994, página I-2081.

- b) *No n.º 2 do artigo 4.º*, a sujeição dos serviços de cabotagem previstos no ponto 3 do artigo 3.º à legislação do Estado-membro de acolhimento;
- c) *No n.º 1 do artigo 10.º*, a criação de um comité consultivo para assistir a Comissão, segundo o processo I da decisão sobre a comitologia (artigo 8.º), no estabelecimento dos modelos de folha de itinerário (n.º 2 do artigo 6.º) e de caderno de folhas de itinerário (n.º 3 do artigo 6.º), bem como do quadro estatístico (n.º 1 do artigo 7.º).

Assinale-se que a posição comum recorda, no seu oitavo considerando, que as disposições da Directiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços⁽¹⁾, se aplicam nos casos em que, para a prestação de serviços regulares especializados, os transportadores destacam, a partir do Estado-membro em que trabalham habitualmente, trabalhadores que com eles mantêm uma relação de trabalho.

IV. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

1. Alterações do Parlamento Europeu adoptadas pelo Conselho e aceites pela Comissão

O Conselho aprovou o teor, quando não a redacção, das seguintes alterações do Parlamento Europeu:

- *a alteração 1*, que visa incluir no regulamento um novo considerando relativo à aproximação progressiva das legislações nacionais, retomado no quarto considerando da posição comum,
- *a alteração 14*, que visa suprimir o artigo 4.º da proposta inicial da Comissão, no qual se estabelece o regime jurídico aplicável às operações de cabotagem executadas por ocasião de um serviço regular de transporte internacional tal como previsto no ponto 3 do artigo 3.º da posição comum. Com efeito, estas operações estão sujeitas, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 4.º da posição comum, às disposições em vigor no Estado-membro de acolhimento em matéria de autorizações, processos de concurso, ligações a assegurar, regularidade, continuidade, frequência e itinerários,
- *a parte da alteração 16* que prevê que a Comissão apresente, não apenas ao Conselho mas também ao Parlamento Europeu, um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, elemento que é retomado no artigo 13.º da posição comum.

2. Alterações do Parlamento Europeu não adoptadas pelo Conselho nem aceites pela Comissão

O Conselho não adoptou:

- *as alterações 2 e 3*, que prevêem a inclusão no regulamento de dois considerandos, visando o primeiro evitar o risco de que existam quinze sistemas nacionais diferentes de cabotagem, e o segundo recordar o paralelismo entre liberalização e harmonização progressiva no domínio do transporte rodoviário de passageiros.

O Conselho entende que estes objectivos já estão contemplados noutros considerandos e no articulado da posição comum,

- *a alteração 4*, que visa incluir no regulamento um novo considerando relativo à optimização da taxa de ocupação dos veículos.

O Conselho entende que esta alteração não tem cabimento, dado o objectivo do regulamento,

⁽¹⁾ JO n.º L 18 de 21. 1. 1997, p. 1.

- *a alteração 5*, que prevê a inclusão no regulamento de um considerando que visa prever a livre escolha do meio de transporte por parte do utente, contanto que seja respeitado um dos objectivos da política comum dos transportes, a saber, o da redução do tráfego rodoviário.

O Conselho recorda que a redução do tráfego rodoviário de passageiros em autocarro não figura entre os objectivos da política comum dos transportes,

- *a alteração 6*, que visa incluir no regulamento um considerando relativo à possibilidade de acesso total aos serviços regulares de autocarros.

O Conselho considera que se trata de uma questão a resolver no âmbito da legislação comunitária específica,

- *a alteração 7*, que visa introduzir um considerando destinado a recordar as intenções da Comissão em matéria de alargamento do âmbito de aplicação do regulamento.

O Conselho entende não ter cabimento incluir tal menção no presente regulamento,

- *as alterações 8 e 9*, que visam incluir no regulamento dois novos considerandos, o primeiro relativo à aplicação do mesmo regime às operações de cabotagem realizadas tanto por empresas residentes no Estado-membro de acolhimento como por empresas não residentes e o segundo relativo à harmonização das condições regulamentares aplicáveis aos transportes de cabotagem.

O Conselho faz notar que estas alterações já não são necessárias, uma vez que a posição comum se limita a introduzir a cabotagem para os serviços regulares executados por ocasião de um transporte regular internacional e que estas operações de cabotagem estão sujeitas à legislação nacional do Estado-membro de acolhimento (ver n.º 2 do artigo 4.º da posição comum),

- *a alteração 10*, que visa incluir no regulamento um novo considerando que preconiza que as empresas que efectuam serviços de cabotagem tenham ou nomeiem um representante no território do Estado-membro de acolhimento.

O Conselho entende que esta disposição é incompatível com a livre prestação de serviços,

- *a alteração 11*, que visa precisar, no artigo 1.º, que o Estado-membro de estabelecimento é aquele onde o transportador exerce a sua actividade principal ou onde se encontra a sua sede social.

O Conselho entende que, para satisfazer esta condição de acesso ao mercado, basta exigir que o transportador seja titular da licença comunitária prevista no Regulamento (CEE) n.º 684/92, com a redacção que lhe vai ser dada pelo regulamento a publicar no mesmo Jornal Oficial que o presente regulamento,

- *a alteração 12*, que visa alargar a definição de «serviços regulares especializados» constante do ponto 2 do artigo 2.º

O Conselho recorda que esta definição é a mesma que figura no Regulamento (CEE) n.º 684/92, com a redacção que lhe vai ser dada (ver supra), já que as definições dos diferentes serviços de transporte em autocarro devem ser idênticas às adoptadas no âmbito dos transportes internacionais,

- *a parte da alteração 13* que visa excluir do âmbito de aplicação do regulamento não apenas os serviços regulares urbanos e suburbanos, como prevê a posição comum, mas igualmente os serviços regionais até à harmonização das exigências relativas à concessão de serviços de transporte com base nas obrigações de serviço público no domínio da cabotagem rodoviária de passageiros.

O Conselho entende que o objectivo visado pelo regulamento sofreria uma restrição considerável caso se excluíssem da cabotagem os serviços regionais,

- *a parte da alteração 13* que visa excluir da cabotagem ligada aos serviços regulares internacionais determinadas zonas geográficas já cobertas pela legislação comunitária.

O Conselho entende que esta disposição seria demasiado restritiva e ocasionaria excessivas dificuldades de controlo,

- *a alteração 15*, que visa solicitar à Comissão que comunique não apenas ao Conselho mas também ao Parlamento Europeu todos os dados estatísticos relativos à execução das operações de cabotagem abrangidas pelo presente regulamento.

O Conselho recorda que o relatório sobre a aplicação do presente regulamento que a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em conformidade com o disposto no artigo 13º da posição comum, será redigido com base nesses mesmos dados estatísticos,

- *a parte da alteração 16* que visa aditar ao artigo 13º um novo número solicitando à Comissão que apresente ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 31 de Dezembro de 1996, um relatório, tanto sobre os resultados da aplicação do regulamento anulado pelo Tribunal de Justiça e sobre o funcionamento dos serviços regulares nos Estados-membros.

Independentemente do facto de já se ter esgotado o prazo indicado, o Conselho considera desnecessária a apresentação de um tal relatório pela Comissão,

- *a parte da alteração 16* que visa alargar o âmbito do relatório da Comissão previsto no artigo 13º da posição comum, fazendo-o incidir também sobre a oportunidade de prever um alargamento do âmbito de aplicação do regulamento e prevendo a eventual apresentação de uma proposta da Comissão nesse sentido em função das conclusões do relatório.

O Conselho entende que, já comportando a posição comum um alargamento do âmbito de aplicação da regulamentação comunitária anteriormente aplicada na matéria, não seria oportuno solicitar à Comissão que apresentasse tal proposta.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 23/97

adoptada pelo Conselho em 14 de Abril de 1997

tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º . . ./97 do Conselho, de . . . , relativo ao reforço da supervisão das situações orçamentais e à supervisão e coordenação das políticas económicas

(97/C 164/03)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 5 do seu artigo 103.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão⁽¹⁾,

Deliberando nos termos do artigo 189.ºC do Tratado⁽²⁾,

- (1) Considerando que o «pacto de estabilidade e crescimento» se baseia no objectivo de finanças públicas sãs como meio de reforçar as condições de estabilidade dos preços e de um crescimento sustentável forte conducente à criação de emprego;
- (2) Considerando que o pacto de estabilidade e crescimento compreende o presente regulamento, que se destina a reforçar a supervisão das situações orçamentais e a supervisão e coordenação das políticas económicas, o Regulamento (CE) n.º . . . do Conselho⁽³⁾, que se destina a acelerar e a clarificar a aplicação do processo relativo aos défices excessivos, e a Resolução do Conselho Europeu, de 17 de Junho de 1997, sobre o pacto de estabilidade e crescimento⁽⁴⁾, em que os Estados-membros, o Conselho e a Comissão acordaram numa orientação política firme com vista a uma aplicação rigorosa e atempada do Tratado e do pacto de estabilidade e crescimento;
- (3) Considerando que, na terceira fase da união económica e monetária (UEM), o artigo 104.ºC do Tratado vincula os Estados-membros a, nos termos do Tratado relativo a certas disposições relacionadas com o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, evitarem défices orçamentais excessivos; que, nos termos do artigo 5.º do Protocolo n.º 11 do Tratado, o n.º 1 do artigo 104.ºC não é aplicável ao Reino Unido a não ser que este passe para a terceira fase; que a obrigação prevista no n.º 4 do artigo 109.ºE de envidar esforços para evitar défices

excessivos continuará a ser aplicável ao Reino Unido;

- (4) Considerando que a adesão ao objectivo de médio prazo de situações orçamentais próximas do equilíbrio ou excedentárias a que os Estados-membros se obrigam nos termos da supracitada resolução do Conselho Europeu sobre o pacto de estabilidade e crescimento, permitirá aos Estados-membros gerir as flutuações cíclicas normais mantendo ao mesmo tempo o défice orçamental dentro do valor de referência de 3% por cento do produto interno bruto (PIB);
- (5) Considerando que é conveniente complementar o procedimento de supervisão multilateral previsto nos n.ºs 3 e 4 do artigo 103.º com um sistema de alerta rápido, nos termos do qual o Conselho alertará rapidamente um Estado-membro para a necessidade de tomar as medidas orçamentais correctivas para evitar que um défice orçamental se torne excessivo; que em conformidade com a supracitada resolução do Conselho Europeu de Amesterdão todos os Estados-membros se comprometeram a tomar as medidas orçamentais correctivas que considerem necessárias para cumprir os objectivos dos seus programas de estabilidade e convergência sempre que tenham informações que indiquem um desvio significativo, observado ou previsível, em relação aos objectivos orçamentais de médio prazo;
- (6) Considerando que o procedimento de supervisão multilateral previsto nos n.ºs 3 e 4 do artigo 103.º deverá além disso continuar a acompanhar toda a evolução económica em cada Estado-membro e na Comunidade bem como a compatibilidade das políticas económicas com as orientações económicas gerais a que se refere o n.º 2 do artigo 103.º; que, para o acompanhamento dessa evolução, é conveniente apresentar informações sob a forma de programas de estabilidade e convergência;
- (7) Considerando que é necessário partir da útil experiência adquirida durante as duas primeiras fases da união económica e monetária com a aplicação dos programas de convergência;
- (8) Considerando que os Estados-membros que adoptarem a moeda única, adiante designados «Estados-membros participantes», são aqueles que, nos termos do artigo 109.ºJ, tiverem atingido um ele-

⁽¹⁾ JO n.º C 368 de 6. 12. 1996, p. 9.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 28 de Novembro de 1996 (JO n.º C 380 de 16. 12. 1996, p. 28), posição comum do Conselho de 14 de Abril de 1997 e decisão do Parlamento Europeu de . . . (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ Ainda não publicado no Jornal Oficial.

⁽⁴⁾ Ainda não publicada no Jornal Oficial.

- vado grau de convergência sustentada e, em especial, uma situação sustentável em matéria de finanças públicas; que a manutenção de situações orçamentais sólidas nestes Estados-membros será necessária para assegurar a estabilidade dos preços e reforçar as condições propícias ao crescimento sustentado da produção e do emprego; que é necessário que os Estados-membros participantes apresentem programas de médio prazo, adiante designados «programas de estabilidade»; que é necessário definir os principais elementos desses programas;
- (9) Considerando que os Estados-membros que não adoptarem a moeda única, adiante designados «Estados-membros não participantes», terão que prosseguir políticas orientadas para um grau mais elevado de convergência sustentada; que é necessário que os Estados-membros não participantes apresentem programas de médio prazo, adiante designados «programas de convergência»; que é necessário definir os principais elementos desses programas;
- (10) Considerando que as moedas dos Estados-membros não participantes que adiram ao novo mecanismo de taxas de câmbios, adiante designado MTC 2⁽¹⁾, terão uma taxa central em relação ao euro, permitindo deste modo dispor de um ponto de referência para avaliar a adequação das suas políticas; que, para permitir uma supervisão apropriada pelo Conselho, os Estados-membros não participantes que não adiram ao MTC 2 deverão em todo o caso apresentar, nos respectivos programas de convergência, políticas orientadas para a estabilidade, evitando assim o desalinhamento das taxas de câmbio reais e flutuações excessivas das taxas de câmbio nominais;
- (11) Considerando que a convergência duradoura dos fundamentos económicos é um requisito prévio para a estabilidade sustentável das taxas de câmbio;
- (12) Considerando que é necessário fixar um calendário para a apresentação dos programas de estabilidade e dos programas de convergência, bem como das respectivas actualizações;
- (13) Considerando que, no interesse da transparência e de um debate público documentado, é necessário que os Estados-membros divulguem os seus programas de estabilidade e de convergência;
- (14) Considerando que, na análise e acompanhamento dos programas de estabilidade e em particular do seu objectivo orçamental de médio prazo ou da trajectória de ajustamento programada para esse objectivo, o Conselho deverá ter em conta as principais características cíclicas e estruturais da economia de cada Estado-membro;
- (15) Considerando que neste contexto se deverá prestar especial atenção aos desvios significativos das situações orçamentais em relação aos objectivos orçamentais próximos do equilíbrio ou excedentários; que é conveniente um alerta rápido do Conselho para evitar que o défice orçamental de um Estado-membro se torne excessivo; que, em caso de derrapagem orçamental persistente, será conveniente que o Conselho reforce a sua recomendação e a torne pública; que o Conselho pode fazer recomendações aos Estados-membros não participantes sobre as medidas a tomar para cumprir os seus programas de convergência;
- (16) Considerando que os programas de convergência e estabilidade conduzem ao cumprimento das condições de convergência económica referidas no artigo 104ºC do Tratado;

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

SECÇÃO 1

Objecto e definições

Artigo 1º

O presente regulamento estabelece as normas que regulam o conteúdo, a apresentação, o exame e o acompanhamento dos programas de estabilidade e dos programas de convergência, no âmbito da supervisão multilateral a exercer pelo Conselho para evitar, numa fase inicial, a verificação de défices orçamentais excessivos e promover a supervisão e coordenação das políticas económicas.

Artigo 2º

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por «Estados-membros participantes» os Estados-membros que adoptarem a moeda única nos termos do Tratado e por «Estados-membros não participantes» os Estados-membros que a não adoptarem.

SECÇÃO 2

Programas de estabilidade: uma base essencial para o crescimento sustentável e a criação de emprego

Artigo 3º

1. Cada um dos Estados-membros participantes apresentará ao Conselho e à Comissão as informações neces-

⁽¹⁾ Resolução nº .../97 do Conselho, sobre o mecanismo de uma nova taxa de câmbio (ainda não publicada no Jornal Oficial).

sárias ao exercício da supervisão multilateral regular prevista no artigo 103.º do Tratado, sob a forma de um «programa de estabilidade», que proporcione uma base essencial para a estabilidade dos preços e um crescimento sustentável forte conducente à criação de emprego.

2. O programa de estabilidade apresentará as seguintes informações:

- a) O objectivo a médio prazo de uma situação orçamental próxima do equilíbrio ou excedentária e uma trajectória de ajustamento que conduza ao objectivo fixado para o excedente/défi ce orçamental e a evolução prevista do rácio da dívida pública;
- b) As principais hipóteses relativas à evolução previsível da economia e de outras variáveis económicas importantes susceptíveis de influenciar a realização do programa de estabilidade, nomeadamente o crescimento do PIB em termos reais, o emprego e a inflação;
- c) Uma descrição das medidas orçamentais e de outras medidas de política económica adoptadas e/ou propostas para a realização dos objectivos do programa e, no caso das principais medidas orçamentais, uma avaliação dos seus efeitos quantitativos no orçamento;
- d) Uma análise das implicações das alterações das principais hipóteses económicas teriam sobre a situação orçamental e de endividamento.

3. As informações relativas à trajectória da evolução do rácio do excedente/défi ce orçamental e do rácio da dívida pública, bem como as principais hipóteses de natureza económica a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 2, serão estabelecidas numa base anual e abrangerão, para além do ano em curso e do ano precedente, pelo menos os três anos seguintes.

Artigo 4.º

1. Os programas de estabilidade serão apresentados antes de 1 de Março de 1999. Após essa data, serão apresentados anualmente programas actualizados. Um Estado-membro que adopte a moeda única numa fase posterior deverá apresentar um programa de estabilidade no prazo de seis meses a contar da data da decisão do Conselho relativa à sua participação na moeda única.

2. Os Estados-membros tornarão públicos os seus programas de estabilidade e respectivos programas actualizados.

Artigo 5.º

1. Com base em avaliações efectuadas pela Comissão e pelo comité previsto no artigo 109.º C do Tratado, o Conselho examinará, no quadro da supervisão multilateral prevista no artigo 103.º, se o objectivo orçamental a médio prazo fixado no programa de estabilidade é compatível com a margem de segurança necessária à preven-

ção de um défi ce excessivo, se as hipóteses de natureza económica em que o programa se baseia são realistas e se as medidas tomadas e/ou propostas são suficientes para completar a trajectória de ajustamento programada a fim de alcançar o objectivo orçamental a médio prazo.

O Conselho examinará ainda se o conteúdo do programa de estabilidade promove uma coordenação mais estreita das políticas económicas e se as políticas económicas do Estado-membro em causa são compatíveis com as orientações gerais de política económica.

2. O Conselho procederá ao exame do programa de estabilidade referido no n.º 1 o mais tardar no prazo de dois meses a contar da data da sua apresentação. O Conselho, deliberando sob recomendação da Comissão e após consulta do comité previsto no artigo 109.º C do Tratado, emitirá um parecer sobre o programa. Se, nos termos do artigo 103.º, considerar que os objectivos e o conteúdo de um programa devem ser reforçados, o Conselho convidará, no seu parecer, o Estado-membro em causa a ajustar o respectivo programa.

3. Os programas de estabilidade actualizados serão examinados pelo comité previsto no artigo 109.º C do Tratado, com base em avaliações da Comissão; se necessário, os programas actualizados podem igualmente ser examinados pelo Conselho, nos termos dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo.

Artigo 6.º

1. No âmbito da supervisão multilateral prevista no n.º 3 do artigo 103.º, o Conselho acompanhará a aplicação dos programas de estabilidade com base em informações fornecidas pelos Estados-membros participantes e em avaliações da Comissão e do comité previsto no artigo 109.º C do Tratado, nomeadamente com o objectivo de identificar qualquer desvio significativo, efectivo ou previsível, da situação orçamental em relação ao objectivo a médio prazo, ou em relação à respectiva trajectória de ajustamento, tal como previsto no programa relativo ao excedente/défi ce orçamental.

2. Se identificar um desvio significativo da situação orçamental em relação ao objectivo orçamental a médio prazo, ou em relação à respectiva trajectória de ajustamento, o Conselho, tendo em vista um alerta rápido para evitar que se verifique um défi ce excessivo, apresentará, nos termos do n.º 4 do artigo 103.º do Tratado, uma recomendação ao Estado-membro em causa para que esse tome as medidas de ajustamento necessárias.

3. Se, posteriormente, na sua actividade de acompanhamento, o Conselho considerar que persiste ou se agravou o desvio da situação orçamental em relação ao objectivo orçamental de médio prazo, ou em relação à respectiva trajectória de ajustamento, o Conselho apresentará então, nos termos do n.º 4 do artigo 103.º do Tratado, uma recomendação ao Estado-membro em causa para que este tome imediatamente medidas correctivas, podendo, nos termos daquele artigo, tornar pública a sua recomendação.

SECÇÃO 3

Programas de convergência uma base essencial para o crescimento sustentável e a criação de emprego*Artigo 7º*

1. Cada um dos Estados-membros não participantes apresentará ao Conselho e à Comissão as informações necessárias ao exercício da supervisão multilateral regular prevista no artigo 103º, sob forma de um «programa de convergência», que proporcione uma base essencial para a estabilidade dos preços e um crescimento sustentável forte conducente à criação de emprego.

2. Os programas de convergência incluirão as seguintes informações, em especial no que se refere às variáveis relacionadas com os critérios de convergência:

- a) O objectivo a médio prazo de um situação orçamental próxima do equilíbrio ou excedentária e uma trajectória de ajustamento que conduza ao objectivo fixado para o excedente/déficé orçamental; a evolução prevista do rácio da dívida pública; os objectivos da política monetária a médio prazo; a relação entre esses objectivos e a estabilidade dos preços e da taxa de câmbio;
- b) As principais hipóteses relativas à evolução previsível da economia e de outras variáveis económicas importantes susceptíveis de influenciar a realização do programa de convergência, nomeadamente o crescimento do PIB em termos reais, o emprego e a inflação;
- c) Uma descrição das medidas orçamentais e de outras medidas de política económica adoptadas e/ou propostas para a realização dos objectivos do programa e, no caso das principais medidas orçamentais, uma avaliação dos seus efeitos quantitativos no orçamento;
- d) Uma análise das implicações das alterações das principais hipóteses económicas sobre a situação orçamental e de endividamento.

3. As informações relativas à trajectória da evolução do rácio do excedente/déficé orçamental e do rácio da dívida pública, bem como as principais hipóteses de natureza económica a que se referem as alíneas a) e b) do nº 2, serão estabelecidas numa base anual e abrangerão, para além do ano em curso e do ano precedente, pelo menos os três anos seguintes.

Artigo 8º

1. Os programas de convergência serão apresentados antes de 1 de Março de 1999. Após essa data, serão apresentados anualmente programas actualizados.

2. Os Estados-membros tornarão públicos os seus programas de convergência e respectivos programas actualizados.

Artigo 9º

1. Com base em avaliações efectuadas pela Comissão e pelo comité previsto no artigo 109ºC do Tratado, o

Conselho examinará, no quadro da supervisão multilateral prevista no artigo 103º, se o objectivo orçamental a médio prazo é compatível com a margem de segurança necessária à prevenção de um déficé excessivo, se as hipóteses de natureza económica em que o programa se baseia são realistas e se as medidas tomadas e/ou propostas são suficientes para completar a trajectória de ajustamento programada a fim de alcançar o objectivo orçamental a médio prazo e uma convergência sustentada.

O Conselho examinará ainda se o conteúdo do programa de convergência promove uma coordenação mais estreita das políticas económicas e se as políticas económicas do Estado-membro em causa são compatíveis com as orientações gerais de política económica.

2. O Conselho procederá ao exame do programa de convergência referido no nº 1 o mais tardar no prazo de dois meses a contar da data da sua apresentação. O Conselho, deliberando sob recomendação da Comissão e após consulta do comité previsto no artigo 109ºC do Tratado, emitirá um parecer sobre o programa. Se, nos termos do artigo 103º, considerar que os objectivos e o conteúdo de um programa devem ser reforçados, o Conselho convidará, no seu parecer, o Estado-membro em causa a ajustar o respectivo programa.

3. Os programas de convergência actualizados serão examinados pelo comité previsto no artigo 109ºC do Tratado, com base em avaliações da Comissão; se necessário, os programas actualizados podem igualmente ser examinados pelo Conselho, nos termos dos nºs 1 e 2 do presente artigo.

Artigo 10º

1. No âmbito da supervisão multilateral prevista no nº 3 do artigo 103º, o Conselho acompanhará a aplicação dos programas de convergência com base em informações fornecidas pelos Estados-membros não participantes, nos termos do nº 2, alínea a), do artigo 7º do presente regulamento, e em avaliações da Comissão e do comité previsto no artigo 109ºC do Tratado, nomeadamente com o objectivo de identificar qualquer desvio significativo, efectivo ou previsível, da situação orçamental em relação ao objectivo a médio prazo, ou em relação à respectiva trajectória de ajustamento, tal como previsto no programa relativo ao excedente/déficé orçamental.

Além disso, o Conselho acompanhará as políticas económicas dos Estados-membros não participantes em função dos objectivos do programa de convergência, a fim de garantir que as suas políticas estão orientadas para a estabilidade, evitando assim o desalinhamento das taxas de câmbio reais e as flutuações excessivas das taxas de câmbio nominais.

2. Se identificar um desvio significativo da situação orçamental em relação ao objectivo orçamental a médio prazo, ou em relação à respectiva trajectória de ajustamento, o Conselho, tendo em vista um alerta rápido para evitar que se verifique um déficé excessivo, apresentará, nos termos do nº 4 do artigo 103º do Tratado, uma recomendação ao Estado-membro em causa para que esse tome as medidas de ajustamento necessárias.

3. Se, posteriormente, na sua actividade de acompanhamento, o Conselho considerar que persiste ou se agravou o desvio da situação orçamental em relação ao objectivo orçamental de médio prazo, ou em relação à respectiva trajectória de ajustamento, o Conselho apresentará então, nos termos do nº 4 do artigo 103º do Tratado, uma recomendação ao Estado-membro em causa para que este tome imediatamente medidas correctivas, podendo, nos termos daquele artigo, tornar pública a sua recomendação.

SECÇÃO 4

Disposições comuns

Artigo 11º

O Conselho procederá à avaliação global prevista no nº 3 do artigo 103º do Tratado, no âmbito da supervisão multilateral prevista no presente regulamento.

Artigo 12º

O Presidente do Conselho e a Comissão incluirão nos seus relatórios para o Parlamento Europeu, nos termos do nº 4, segundo parágrafo, do artigo 103º, os resultados da supervisão multilateral realizada no âmbito do presente regulamento.

Artigo 13º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Julho de 1998.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em . . .

Pelo Conselho
O Presidente

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 18 de Outubro de 1996, a Comissão enviou ao Conselho a proposta de regulamento em epígrafe, que se baseia no n.º 5 do artigo 103.º do Tratado CE.
2. Em 28 de Novembro de 1996, o Parlamento Europeu emitiu o seu parecer em primeira leitura.

Em 20 de Março de 1997, a Comissão apresentou uma proposta alterada ao abrigo do n.º 2 do artigo 189.ºA do Tratado. Esta proposta alterada tem em conta o parecer do Parlamento Europeu e as alterações nele sugeridas, as Conclusões do Conselho Europeu de Dublin e os resultados dos trabalhos sobre a proposta original do «Grupo UEM» do Conselho.

3. Em 14 de Abril de 1997, o Conselho adoptou a sua posição comum nos termos do n.º 2 do artigo 189.ºA do Tratado.

II. OBJECTIVO

A proposta de regulamento em epígrafe tem por objectivo criar um sistema de alerta rápido de modo a identificar rapidamente os desvios significativos em relação aos objectivos orçamentais a médio prazo próximos do equilíbrio ou excedentários a que se comprometeram todos os Estados-membros. O sistema de alerta rápido incentivará os Estados-membros a adoptarem sem demora as medidas de correcção orçamental necessárias logo que recebam informações que revelem um desvio significativo da situação orçamental em relação aos objectivos orçamentais a médio prazo ou à trajectória de ajustamento para os alcançar, a fim de evitar a ocorrência de um défice público geral excessivo.

Para o efeito, a posição comum adoptada pelo Conselho descreve, nomeadamente, o conteúdo, o calendário e as exigências de publicidade para:

- programas de estabilidade, que deverão ser apresentados pelos Estados-membros que adoptarem a moeda única,
- programas de convergência, que deverão ser apresentados pelos Estados-membros que não adoptarem a moeda única.

Os programas de estabilidade e de convergência são uma base essencial para a estabilidade dos preços de emprego. A posição comum parte da experiência adquirida com os programas de convergência das duas primeiras fases da união económica e monetária (UEM). Na terceira fase da UEM, e nos termos do Tratado, os Estados-membros têm a obrigação de evitar défices orçamentais excessivos⁽¹⁾.

A adesão ao objectivo de uma situação orçamental sólida próxima do equilíbrio ou excedentária permitirá que os Estados-membros resolvam as flutuações cíclicas normais sem deixar de manter o défice público dentro dos 3% do valor de referência do PIB.

Por este motivo, é necessário que tanto os programas de estabilidade como os de convergência apresentem pormenores, nomeadamente, sobre os objectivos orçamentais a médio prazo e a trajectória de ajustamento para alcançar esses objectivos, incluindo a evolução prevista do rácio da dívida pública, sobre as principais hipóteses económicas subjacentes e sobre as medidas orçamentais e outras medidas de política económica

⁽¹⁾ Nos termos do artigo 7.º do Protocolo n.º 11, esta obrigação não é aplicável ao Reino Unido, a menos que este passe para a terceira fase; a obrigação expressa no n.º 4 do artigo 109.ºE, de se emvidarem esforços para evitar défices orçamentais excessivos, continuará a ser aplicável ao Reino Unido.

aplicadas ou propostas para a realização desses objectivos, devendo esses programas incluir uma análise das implicações da alteração das principais hipóteses económicas sobre a situação orçamental e de endividamento.

Os programas de convergência deverão ainda conter informações sobre os objectivos a médio prazo da política monetária e a relação entre esses objectivos e a estabilidade dos preços e da taxa de câmbio.

Será, por conseguinte, criado um conjunto de regras para que o Conselho e a Comissão possam acompanhar eficazmente a situação orçamental dos Estados-membros e será introduzido um sistema de alerta rápido.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

A posição comum do Conselho toma em consideração, se não à letra, pelo menos no que se refere ao conteúdo, um certo número de alterações importantes sugeridas no parecer do Parlamento Europeu, a maior parte das quais também incluídas na proposta alterada da Comissão:

- o artigo 1.º da posição comum define o objectivo do presente regulamento de acordo com a alteração 18 do parecer do Parlamento Europeu,
- em conformidade com a alteração 21, os programas de estabilidade e de convergência devem incluir uma avaliação dos efeitos quantitativos das medidas orçamentais aplicadas para a realização dos objectivos dos programas de estabilidade e de convergência [ver n.º 2, alínea c), dos artigos 3.º e 7.º da posição comum],
- o primeiro considerando da posição comum afirma que o pacto de estabilidade e crescimento se baseia no objectivo de finanças públicas sólidas como meio de reforçar as condições para a estabilidade dos preços e um crescimento sustentável forte conducente à criação de emprego. Assim são tidas em conta, embora numa versão mais breve, as preocupações de base do Parlamento, expressas nas alterações 1 e 59. Dentro do mesmo espírito, os subtítulos das secções 2 e 3 da posição comum qualificam de base essencial para o crescimento sustentável e a criação de emprego os programas de estabilidade e de convergência,
- o artigo 11 prevê a avaliação pelo Conselho dos desenvolvimentos económicos na Comunidade decorrentes dos programas de estabilidade e de convergência. Este artigo, embora noutros termos, reflecte a substância da alteração 31 e, simultaneamente, o n.º 3 do artigo 103.º do Tratado.

Por outro lado, o Conselho não aceitou a inclusão, na sua posição comum, de outras alterações do Parlamento Europeu, pelos seguintes motivos:

- implicariam um alargamento do âmbito de aplicação do regulamento para além do seu objectivo específico e da sua base jurídica específica (nomeadamente, as alterações 16, 17 e 22, que dizem respeito à continuação do Fundo de Coesão, as alterações 11 e 32, relativas à ajuda financeira da Comunidade, ou as alterações 10 e 63, sobre objectivos do Tratado diferentes dos que interessam a este regulamento específico),
- seriam incompatíveis com as disposições processuais do Tratado, na medida em que tenderiam a modificar as funções respectivas das Instituições nos termos do Tratado (a alteração 70 sobre a cláusula de revisão e as alterações 26, 29 e 30, relativas à informação prévia do Parlamento Europeu sempre que o Conselho tencione convidar um Estado-membro a ajustar o seu programa de estabilidade e de convergência, ao abrigo do n.º 2 dos artigos 5.º e 9.º do regulamento),
- poriam em risco o equilíbrio delicado necessário à avaliação global dos programas de estabilidade e de convergência ao atribuírem demasiada importância a conceitos

específicos à análise económica (as alterações 4, 66, 67 e 68, que dizem especificamente respeito ao investimento público, ou a alteração 62, que diz especificamente respeito à neutralidade cíclica).

Em comparação com a proposta alterada da Comissão, a posição comum do Conselho, para além de pequenas alterações de redacção, sobretudo nos considerandos, tem, nomeadamente, as seguintes alterações:

- introduz a data de 1 de Março de 1999 (em vez de 1 de Janeiro de 1999) como a data limite antes da qual deverão ser apresentados os programas de estabilidade e de convergência (ver nº 1 dos artigos 4 e 8º da posição comum), o que dará aos Estados-membros mais tempo para se prepararem para a apresentação dos respectivos programas,
- acrescenta que os programas de estabilidade e de convergência constituem uma base essencial para a estabilidade dos preços e um crescimento sustentável forte conducente à criação de emprego,
- suprime a exigência prevista pela Comissão na sua proposta alterada [nº 2, alínea e), dos artigos 3º e 7º da referida proposta], segundo a qual os Estados-membros incluíam, nos respectivos programas de estabilidade e de convergência, informações sobre o compromisso de adoptarem, se necessário, medidas suplementares a fim de evitarem qualquer desvio relativamente aos objectivos orçamentais a médio prazo; este compromisso ficará consagrado na resolução do Conselho Europeu sobre o pacto de estabilidade e crescimento),
- especifica que o Conselho acompanhará as políticas económicas dos Estados-membros não participantes em função dos objectivos dos respectivos programas de convergência, tendo em vista, nomeadamente, garantir que as suas políticas sejam orientadas para a estabilidade, para assim evitar desalinhamentos da taxa de câmbio real e flutuações excessivas da taxa de câmbio nominal (ver nº 1 do artigo 10º e os correspondentes considerandos 10 e 11 da posição comum).

IV. CONCLUSÃO

O Conselho considera que:

- a sua posição comum satisfaz plenamente o pedido do Conselho Europeu de Dublin no sentido de ser elaborado um regulamento específico sobre o reforço da supervisão das situações orçamentais dos Estados-membros através da criação de um sistema adequado de alerta rápido, integrado no pacto de estabilidade e crescimento,
- a posição comum tem em conta o parecer emitido pelo Parlamento Europeu e inclui um certo número de alterações importantes e específicas nele propostas,
- em comparação com a proposta alterada da Comissão, as alterações contidas na sua posição comum não são de fundo e facilitarão a interpretação e a aplicação do presente regulamento.