

PT

PT

PT



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 17.9.2010
COM(2010) 475 final

2010/0253 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece um espaço ferroviário europeu único

(Reformulação)

SEC(2010) 1043

SEC(2010) 1042

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Historial

Depois de uma época de grande prosperidade no século IX e primeira metade do século XX, o sector ferroviário começou a entrar em declínio nos anos 70 à medida que crescia a popularidade do automóvel e do avião. Para travar esse declínio, a Comunidade Europeia adoptou toda uma série de medidas legislativas com vista a criar gradualmente um «espaço ferroviário europeu único», no intuito de revitalizar o sector. O primeiro pacote ferroviário, apresentado pela Comissão em 1998 e adoptado em finais de 2000, foi o sinal da vontade dos decisores políticos, aos níveis nacional e europeu, de reformarem o quadro regulamentar do sector por forma a assegurar a sua integração ao nível europeu e lhe permitir enfrentar nas melhores condições a concorrência dos outros modos de transporte.

O primeiro pacote ferroviário compreende três directivas:

- Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001¹, que altera uma directiva anterior do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferros comunitários²;
- Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001³, que altera uma directiva anterior do Conselho, de 27 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário⁴;
- Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à cobrança de taxas pela sua utilização⁵.

A entrada em vigor destas directivas em 2003 teve um impacto profundo no funcionamento do mercado ferroviário na União Europeia. Protagonizam este mercado dois actores, as empresas ferroviárias e o gestor da infra-estrutura. As empresas ferroviárias licenciadas segundo os critérios estabelecidos pela UE devem ter acesso à infra-estrutura ferroviária sem discriminações e em condições equitativas e poder oferecer serviços pan-europeus. O gestor

¹ JO L 75 de 15.3.2001, p. 1; alterada pela Directiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004 (JO L 164 de 30.4.2004, p. 164), pela Directiva 2006/103/CE do Conselho, de 20 de Novembro de 2006 (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344), pela Directiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007 (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44), e pelo Acto relativo às condições de adesão da República Checa, da República da Estónia, da República de Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca e às adaptações dos Tratados em que se funda a União Europeia (JO L 236 de 23.9.2003, p. 33).

² Directiva 91/440/CEE do Conselho (JO L 237 de 24.8.1991, p. 25).

³ JO L 75 de 15.3.2001, p. 26; alterada pela Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004 (JO L 220 de 21.6.2004, p. 16).

⁴ Directiva 95/18/CE do Conselho (JO L 143 de 27.6.1995, p. 70).

⁵ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29; alterada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão, de 23 de Outubro de 2002 (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30), pela Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004 (JO L 220 de 21.6.2004, p. 16), e pela Directiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007 (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

da infra-estrutura pode cobrar taxas pela utilização da rede e está obrigado a um nível mínimo de serviço, incluindo o fornecimento de acesso a determinadas instalações. As directivas definem direitos de acesso para os serviços de mercadorias e passageiros e prevêm salvaguardas a nível da gestão das empresas ferroviárias, a fim de assegurar que os concorrentes não são discriminados no acesso à rede. Estabelecem também directrizes para a criação das entidades reguladoras nacionais por forma a poderem garantir condições de acesso equitativas e supervisionar a concorrência nos mercados ferroviários.

Com este novo quadro regulamentar, o sector ferroviário conseguiu estabilizar o volume de tráfego e mesmo recuperar quota de mercado do modo rodoviário em alguns Estados-Membros. Também a queda do emprego tinha já abrandado antes do despontar da crise. No entanto, o crescimento do tráfego ferroviário de mercadorias nos últimos anos, medido em toneladas, não foi suficiente para o sector recuperar os 2,3 pontos percentuais de quota de mercado perdidos entre 1995 e 2003. A manterem-se as tendências observadas, a quota global do modo ferroviário no transporte de mercadorias não aumentará. No tráfego de passageiros, a queda nas três últimas décadas foi menos acentuada: a quota do modo ferroviário no mercado total do transporte de passageiros (expressa em passageiros-quilómetro) caiu de 10,2% em 1970 para 6,1% em 2003 na UE-15 e de 6,6% em 1995 para 5,9% em 2003 na UE-27, vindo depois a recuperar ligeiramente e a estabilizar-se.

A conjuntura económica actual acentua o já fraco desempenho do mercado ferroviário. Os serviços de mercadorias (ferroviários incluídos) conheceram recentemente uma quebra significativa (entre 20 e 50% consoante o segmento de mercado) e a actividade no segmento de passageiros abrandou também. Segundo as partes interessadas, os planos nacionais de revitalização não estão a gerar investimentos tão rapidamente como se esperava e são de prever grandes reduções de efectivos, particularmente no segmento de mercadorias.

1.2. Problemas a resolver

O desenvolvimento do sector ferroviário e a sua capacidade de concorrer com os outros modos de transporte continuam comprometidos por problemas sérios: (a) financiamento e tarifação inadequados da infra-estrutura, (b) entraves persistentes à concorrência e (c) falta de supervisão apropriada pelas entidades reguladoras.

- (a) O nível de investimento no desenvolvimento e conservação da infra-estrutura continua a ser insuficiente em grande número de Estados-Membros. Em muitos casos, a qualidade da infra-estrutura tem vindo a deteriorar-se. O subinvestimento a nível nacional deve-se em parte à falta de planos de investimento e estratégias de longo prazo bem definidos. A conservação deficiente, a modernização lenta e o congestionamento crescente das redes têm impacto directo na actividade das empresas ferroviárias, incapazes de se manter à altura dos outros modos de transporte e de atrair investimentos. O nível e a estrutura inadequados das taxas de acesso à infra-estrutura tende a agravar estas dificuldades em muitos Estados-Membros.
- (b) A concorrência entre empresas ferroviárias é limitada por vários factores. Condições de mercado pouco transparentes e um quadro institucional pouco ágil dificultam aos novos operadores a oferta de serviços ferroviários concorrentes. Outro facto importante é a discriminação persistente que sofrem os novos operadores no acesso aos serviços ferroviários conexos, cuja propriedade e exploração se encontram muitas vezes nas mãos da empresa ferroviária histórica. Também há situações de

discriminação no que respeita às condições de acesso à infra-estrutura (atribuição de canais horários e tarifação).

Estes problemas são agravados pelas dificuldades com que se confrontam as entidades reguladoras no exercício das suas funções de supervisão, em particular garantir que não há discriminação de empresas ferroviárias e verificar que os princípios de tarifação são correctamente aplicados e as contas devidamente separadas, dificuldades essas que decorrem em muitos casos da falta de pessoal qualificado e outros recursos. Um factor agravante, em vários casos, é o seu insuficiente grau de independência do gestor da infra-estrutura, da empresa ferroviária histórica ou do ministério que exerça sobre esta direitos inerentes à propriedade.

A aplicação cabal da legislação em vigor contribuirá grandemente para a resolução destes problemas. A Comissão tomou, assim, medidas para o assegurar, abrindo processos por incumprimento aos Estados-Membros que a transpuseram incorrecta ou incompletamente.

O quadro regulamentar existente apresenta, contudo, insuficiências, ambiguidades e lacunas que é necessário colmatar para se atingirem os objectivos originais da legislação. A Comissão considera a reformulação do primeiro pacote ferroviário uma das formas de o conseguir.

2. OBJECTIVOS DA PROPOSTA

2.1. Objectivos gerais

O objectivo principal da política de transportes da União Europeia é criar um mercado interno, promovendo políticas comuns que incentivem um nível de concorrência elevado e o desenvolvimento harmonioso, equilibrado e sustentável das actividades económicas. A proposta de reformulação do primeiro pacote ferroviário, que complementa e reforça as medidas adoptadas ao nível da UE para o sector ferroviário, contribuirá para aquele objectivo facilitando a integração e o desenvolvimento do mercado ferroviário europeu.

A criação de um verdadeiro mercado interno é fundamental para a revitalização do sector ferroviário e irá incentivar a competitividade dos serviços ferroviários de mercadorias e passageiros, aumentando assim a capacidade de atracção e a quota de mercado do modo ferroviário. Sendo o transporte ferroviário (especialmente em comparação com o rodoviário) mais eficiente do ponto de vista energético, a transferência de tráfego do segundo para o primeiro traduzir-se-á em menos emissões de CO₂ e outros poluentes.

2.2. Objectivos horizontais

Simplificar, aclarar e actualizar o quadro regulamentar na União Europeia é um objectivo central do trabalho da Comissão. Com este objectivo estratégico horizontal em mente, a Comissão está a pôr em prática um ambicioso programa de «legislar melhor» para avançar na concretização da estratégia «Europa 2020».

O primeiro objectivo horizontal subjacente à presente iniciativa de reformulação é a **simplificação** jurídica por consolidação e fusão. A eliminação das remissões cruzadas para as três directivas, através da reestruturação e da fusão destas num acto único de regulação do acesso ao mercado ferroviário, contribuirá para a sua realização.

A Comissão considera, em segundo lugar, que a **aclaração** de algumas disposições da legislação relativa ao acesso ao mercado ferroviário facilitará a transposição correcta e a aplicação eficaz do direito europeu em todos os Estados-Membros. Conforme já referido, algumas das disposições do primeiro pacote ferroviário são ambíguas e não definem com suficiente precisão os meios de aplicação.

Por último, é necessário **modernizar** a legislação, eliminando disposições obsoletas (que se justificavam historicamente na situação anterior à abertura total do mercado e se prendiam com a indissociação tradicional do operador e do gestor da infra-estrutura) e introduzindo outras que se adaptem melhor ao funcionamento do mercado nos dias de hoje (por exemplo, no que respeita aos novos operadores e à propriedade total ou parcial da infra-estrutura pelo Estado).

2.3. Objectivos específicos

A proposta de reformulação do primeiro pacote ferroviário abrange (a) o financiamento e a tarifação adequados das infra-estruturas ferroviárias, (b) as condições de concorrência no mercado ferroviário e (c) as reformas organizacionais necessárias para assegurar a eficaz supervisão do mercado.

- (a) O primeiro objectivo da reformulação proposta é assegurar o financiamento adequado, transparente e sustentável da infra-estrutura e facilitar o investimento das empresas ferroviárias, graças à maior previsibilidade do desenvolvimento da infra-estrutura e das condições de acesso a esta, a par de um nível e estrutura mais adequados da tarifação da utilização da infra-estrutura, bem como aumentar a competitividade do modo ferroviário face aos outros modos de transporte e contribuir para a internalização dos custos ambientais.
- (b) O segundo objectivo é prevenir as distorções da concorrência resultantes da utilização de verbas públicas para financiar actividades comerciais, evitar que os operadores históricos possam obter informação comercialmente sensível e utilizá-la contra os concorrentes, eliminar os conflitos de interesses na gestão dos serviços ferroviários conexos e tornar estes serviços mais acessíveis aos novos operadores, bem como reforçar a transparência do mercado para possibilitar uma real concorrência.
- (c) No que respeita à supervisão regulamentar, a reformulação proposta visa assegurar que o estatuto das entidades reguladoras lhes permite exercerem eficazmente as suas funções, graças a uma independência reforçada, a um leque maior de competências e aos meios adicionais à sua disposição.

3. DETERMINAÇÃO DAS ALTERAÇÕES A PROPOR

3.1. Escrutínio preliminar

A Comissão identificou, com base num trabalho aprofundado de investigação e avaliação, um conjunto de medidas susceptíveis de contribuir para a realização dos objectivos descritos

atrás. À luz de estudos efectuados num período de vários anos⁶, e tendo em conta os contributos das partes interessadas, a Comissão decidiu-se por 37 medidas, das quais foram finalmente seleccionadas 26 na sequência de um escrutínio preliminar rigoroso. O exercício de escrutínio efectuou-se em duas etapas: a primeira consistiu na ponderação dos resultados da consulta às partes interessadas e a segunda na avaliação independente das medidas segundo cinco critérios (eficácia, tempo de execução, eficiência, viabilidade administrativa e compatibilidade com o quadro legal existente).

3.2. Consultoria externa e consulta às partes interessadas

Decidida a realização de um estudo de impacto da iniciativa de reformulação do primeiro pacote ferroviário, encomendou-se o estudo à PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) no contexto do contrato-quadro TREN/A2/143-2007 da DG TREN para a realização de estudos e avaliações de impacto.

O estudo efectuado pela PWC envolveu a consulta de quase 380 organizações da UE-25 (i.e, sem Chipre e Malta, que não têm caminho-de-ferro), a quem foi pedido que identificassem obstáculos específicos susceptíveis, no seu entender, de impedir a total abertura do mercado do transporte ferroviário internacional e o desenvolvimento dos serviços ferroviários conexos. Foi-lhes pedido também que indicassem aspectos do quadro legislativo da UE a melhorar e se exprimissem sobre a eficácia potencial das medidas consideradas.

3.3. Avaliação do impacto

A Comissão efectuou uma avaliação quantitativa e qualitativa do impacto do pacote de medidas seleccionadas, com base no referido estudo externo e nas conclusões da consulta. Nela, analisam-se opções alternativas para as novas medidas destinadas a modernizar o quadro regulamentar cujo impacto não fora anteriormente avaliado.

3.4. Subsidiariedade

Alguns dos problemas que afectam o sector ferroviário prendem-se com aspectos transnacionais que exigem intervenção ao nível da UE. A falta de coordenação no relacionamento entre os Estados-Membros e os outros actores diminui a eficiência do transporte ferroviário internacional e pode conduzir a transferência de tráfego do modo ferroviário para o rodoviário, com o concomitante agravamento do congestionamento e da poluição. A intervenção da União será mais eficaz que a intervenção individual dos Estados-Membros para aclarar o quadro que regula o acesso ao mercado ferroviário a fim de facilitar a entrada no mercado e a concorrência e desenvolver os mercados de serviços ferroviários, incluindo os serviços de transporte.

4. OBSERVAÇÕES SOBRE AS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES PROPOSTAS

4.1. Separação das contas (artigo 6.º)

As novas disposições precisam o princípio da separação das contas das empresas ferroviárias, necessária para garantir transparência, estabelecendo a obrigatoriedade de contas separadas

⁶ Designadamente, o relatório da Comissão sobre a execução do primeiro pacote ferroviário (referido acima), a comunicação da Comissão sobre a evolução do mercado ferroviário e os estudos sobre os contratos plurianuais e os serviços ferroviários conexos.

para as actividades exercidas em regime de monopólio e as exercidas em regime de concorrência. Esta medida visa prevenir a utilização de verbas públicas, destinadas a financiar actividades não rentáveis, para subvencionar actividades comerciais e é necessária para evitar distorções da concorrência.

4.2. Independência das funções essenciais (artigo 7.º)

A supressão proposta elimina a possibilidade de se confiar a empresas ferroviárias a cobrança das taxas de utilização da infra-estrutura. Esta medida contribui para uma concorrência leal, ao impedir que determinadas empresas ferroviárias (as históricas) tenham acesso a informação comercialmente sensível relativa aos canais horários através das facturas das suas concorrentes (os novos operadores). Constitui também um incentivo adicional à gestão financeira sólida e não-discriminatória da infra-estrutura.

4.3. Estratégia de desenvolvimento da infra-estrutura (artigo 8.º)

Por força deste artigo, os Estados-Membros terão de publicar estratégias de desenvolvimento do sector ferroviário a médio e longo prazo que assentem no financiamento sólido e sustentável do sistema ferroviário e possibilitem a satisfação das necessidades de mobilidade futuras. Esta medida incentivará os investimentos com longo ciclo de vida de que depende o sector ferroviário. Para atrair novos operadores e criar novos serviços, são necessários compromissos de longo prazo.

4.4. Serviços ferroviários conexos (artigo 13.º)

As alterações propostas dizem respeito à modernização destes serviços e referem-se a dois aspectos.

Primeiramente, são introduzidos requisitos de independência (jurídica, organizacional e decisória) para a gestão das instalações de serviço e o fornecimento de serviços de transporte ferroviário, a fim de eliminar conflitos de interesses entre, por um lado, os fornecedores dos serviços conexos ou os proprietários das instalações de serviço e, por outro lado, as empresas ferroviárias históricas. Esta medida contribuirá para assegurar o acesso sem discriminações às instalações de serviço.

Em segundo lugar, são introduzidas disposições que aplicam o princípio «explore, ou perde» à gestão das instalações de serviço. Se uma instalação de serviço não estiver a ser explorada, o seu proprietário deverá cedê-la (por arrendamento) a outro operador interessado na sua exploração. Ao prevenir situações de saturação artificial, esta medida aumenta a disponibilidade de instalações de serviço no mercado.

4.5. Acordos transfronteiras (artigo 14.º)

As disposições propostas precisam os princípios gerais a que deverão subordinar-se os acordos transfronteiras entre empresas ferroviárias, entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros. Estabelecem também procedimentos de notificação e cooperação, para que a Comissão se possa certificar de que os acordos são compatíveis com o direito da União Europeia.

4.6. Monitorização do mercado (artigo 15.º)

O propósito das alterações é tornar claro que as tarefas de monitorização do mercado confiadas à Comissão incluirão aspectos como os investimentos na infra-estrutura ferroviária, a evolução dos preços, a qualidade dos serviços de transporte e as obrigações de serviço público no transporte de passageiros, para o que os Estados-Membros deverão fornecer os dados necessários, especificados no novo anexo IV. Esta medida ajudará a identificar estrangulamentos no mercado de serviços.

4.7. Publicação das especificações da rede (artigo 27.º)

As disposições propostas precisam as formas e meios de publicação das especificações da rede pelo gestor da infra-estrutura. A publicação numa segunda língua, que deve ser uma língua oficial da União Europeia, e em formato electrónico no portal da Agência Ferroviária Europeia tornará estas especificações mais acessíveis, ganhando-se assim transparência.

4.8. Informação sobre os sistemas de tarifação (artigo 29.º)

Para aumentar a transparência da utilização de verbas públicas, propõe-se a obrigatoriedade de publicação da estrutura e regras de tarifação nas especificações da rede.

4.9. Contratos entre a autoridade competente e o gestor da infra-estrutura (artigo 30.º)

As alterações propostas estabelecem o processo de celebração e gestão dos contratos entre a autoridade nacional competente e o gestor da infra-estrutura relativos aos custos da infra-estrutura e às taxas de acesso a ela. É atribuída à entidade reguladora competência para avaliar a adequação da verba orçamental a médio e longo prazo à luz das especificações gerais de desempenho da infra-estrutura no mesmo período (objectivos de desempenho). Esta avaliação independente pode contribuir para reduzir o risco de a empresa ferroviária histórica fazer uso da sua influência política para condicionar o contrato.

4.10. Princípios de tarifação (artigo 31.º)

O teor deste artigo é alterado para se introduzirem duas medidas distintas:

A primeira respeita à diferenciação das taxas de acesso à via com base na emissão de ruído do material circulante que forma o comboio. Esta medida constituirá um claro incentivo à modernização da infra-estrutura e especialmente ao investimento em tecnologias ferroviárias mais sustentáveis.

Para melhorar a transparência do tarifário, precisa-se que os fornecedores de serviços ferroviários conexos devem igualmente disponibilizar as informações relativas às tarifas dos serviços, a publicar pelo gestor da infra-estrutura nas especificações da rede.

4.11. Excepções aos princípios de tarifação (artigo 32.º)

No interesse da coerência dos sistemas nacionais de tarifação do acesso à via, propõe-se a introdução de critérios comuns para a identificação dos «segmentos de mercado» em que os serviços poderão eventualmente pagar sobretaxas. Os referidos critérios são estabelecidos no anexo VIII, ponto 3.

Para encurtar o período de transição em que as vias estarão equipadas com o sistema de sinalização nacional e o ETCS (sistema europeu de controlo dos comboios) e assim reduzir os custos de manutenção da infra-estrutura, propõe-se a redução das taxas de acesso à infra-estrutura para os comboios equipados com o ETCS.

4.12. Cooperação entre gestores de infra-estruturas (artigo 37.º)

No que respeita à repartição da capacidade de infra-estrutura, a que se refere o artigo 40.º, o novo artigo 37.º prevê a introdução de medidas que garantam a cooperação dos gestores das infra-estruturas na definição de sistemas de tarifação que abranjam as redes respectivas.

4.13. Entidade reguladora (artigo 55.º)

Propõe-se a actualização das disposições relativas à independência da entidade reguladora, estabelecendo claramente que ela deve ser independente de qualquer outra autoridade pública. Garantir a independência da entidade reguladora, particularmente perante a autoridade pública que exerça direitos inerentes à propriedade da empresa ferroviária histórica, significa reduzir a possibilidade de conflito de interesses e reforçar, assim, a capacidade de supervisão e a credibilidade da entidade reguladora.

4.14. Funções da entidade reguladora (artigo 56.º)

Três das medidas propostas no artigo 56.º visam alargar o leque de competências da entidade reguladora: (1) competir-lhe-á decidir em matéria de acesso e tarifação dos serviços ferroviários conexos, que são essenciais para possibilitar a entrada no mercado e assegurar a lealdade da concorrência; (2) a fim de melhorar a eficácia da separação de contas, impedir que verbas públicas atribuídas a actividades não lucrativas sejam utilizadas para financiar actividades comerciais e prevenir, assim, a concorrência desleal, a entidade reguladora terá também competência para efectuar, ou mandar efectuar, auditorias às empresas ferroviárias e ao gestor da infra-estrutura, para verificar o cumprimento das disposições relativas à separação de contas; (3) finalmente, para que a entidade reguladora possa exercer com maior eficácia as suas funções, o gestor da infra-estrutura terá de lhe fornecer os dados da contabilidade analítica (contas regulamentares) em forma agregada e normalizada.

4.15. Cooperação entre as entidades reguladoras (artigo 57.º)

A fim de reforçar a cooperação transnacional e melhorar as condições de entrada no mercado, as entidades reguladoras terão de cooperar na adopção das decisões em matéria de acesso e tarifação relativas aos serviços internacionais. Nesse contexto, o processo decisório deverá permitir que as entidades reguladoras troquem informações em tempo útil.

4.16. Classificação dos serviços conexos (anexo III)

A integração da «utilização de meios de alimentação eléctrica para tracção» no pacote mínimo de acesso assegurará que o fornecimento de tais serviços se fará sem discriminações. Além disso, a obrigação de apresentar separadamente os montantes cobrados pela utilização dos meios de alimentação eléctrica e pelo fornecimento de corrente de tracção dará maior transparência aos custos de exploração da rede e, logo, mais incentivos ao gestor da infra-estrutura para reduzir os custos do fornecimento de capacidade de infra-estrutura.

4.17. Teor das especificações da rede (anexo VI)

As medidas propostas no anexo VI precisam o teor das especificações da rede a fim de reforçar a sua eficácia e aumentar a transparência no mercado ferroviário. As novas disposições prevêem que o gestor da infra-estrutura publique (1) um formulário-modelo para os pedidos de capacidade, bem como informações detalhadas sobre (2) o processo de atribuição dos canais horários internacionais, (3) os pedidos de licenças e de certificados de segurança, (4) os procedimentos de resolução de litígios e de recurso em matéria de acesso ao mercado e (5) o acesso às instalações de serviço (além das informações tarifárias actualmente exigidas).

4.18. Contratos (anexo VII)

O novo anexo VII precisa o teor e a estrutura dos contratos previstos no artigo 30.º a fim de estimular a definição de estratégias de longo prazo para o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro.

4.19. Requisitos relativos aos custos e taxas associados à infra-estrutura (anexo VIII)

O novo anexo VIII precisa algumas disposições do artigo 31.º, com o objectivo de contribuir para um financiamento são e sustentável do sistema ferroviário. Define nomeadamente (1) os custos que não poderão entrar no cálculo dos custos directos do pacote de acesso mínimo e dos serviços de acesso à via (definidos no anexo III, pontos 1 e 2) e os critérios de identificação dos segmentos de mercado em que os serviços poderão eventualmente pagar sobretaxas, (2) os requisitos para diferenciação das taxas de acesso à via com base na emissão de ruído, (3) o processo pelo qual o gestor da infra-estrutura deverá definir os segmentos de mercado para efeitos da introdução de sobretaxas e (4) as características principais e os princípios gerais dos regimes de desempenho.

4.20. Contas regulamentares (anexo X)

O novo anexo X especifica o modelo comum normalizado de apresentação das contas regulamentares. Com esta medida pretende-se dar à entidade reguladora melhores condições para analisar em detalhe as informações comunicadas pelo gestor da infra-estrutura e facilitar a sua actividade de supervisão.

↓ 2004/49/CE Art. 30.1
(adaptado)

2010/0253 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

☒ que estabelece um espaço ferroviário europeu único ☒

(Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

↓ 2001/14/CE (adaptado)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado ☒ sobre o Funcionamento da União Europeia ☒, nomeadamente o artigo ☒ 91.º ☒,

Tendo em conta a proposta da Comissão ☒ Europeia ☒,

☒ Após transmissão do projecto de acto legislativo aos parlamentos nacionais, ☒

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ☒ Europeu ☒⁷

Deliberando ☒ de acordo com o processo legislativo ordinário ☒⁸,

Considerando o seguinte:

↓ texto renovado

(1) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários⁹, a Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário¹⁰ e a Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária¹¹ foram substancialmente alteradas em 2004 e 2007. Atendendo à necessidade de introduzir

⁷ JO C [...] de [...], p. [...].

⁸ JO C [...] de [...], p. [...].

⁹ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

¹⁰ JO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

¹¹ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

alterações adicionais e à relação existente entre estas disposições jurídicas, as directivas devem ser reformuladas e fundidas num único acto, no interesse da clareza.

↓ 91/440/CEE Considerando 1
(adaptado)

- (2) A maior integração do sector dos transportes ☒ da União ☒ constitui um elemento essencial da ☒ realização do ☒ mercado interno e os caminhos-de-ferro constituem um elemento vital do sector dos transportes na ☒ União ☒ ☒ , contribuindo para a mobilidade sustentável ☒ .
-

↓ 91/440/CEE Considerando 2

- (3) Haverá que melhorar a eficácia das redes ferroviárias com vista à sua integração num mercado competitivo, tendo simultaneamente em conta as características específicas dos caminhos-de-ferro.
-

↓ 95/18/CE Considerando 5
(adaptado)

- (4) Os serviços regionais, urbanos e suburbanos, ☒ bem como ☒ as operações de transporte efectuado por serviços de vaivém através do túnel do Canal da Mancha ☒ , devem ser ☒ excluídos do âmbito de aplicação ☒ da presente directiva ☒ .
-

↓ 91/440/CEE Considerando 3

- (5) Para tornar os transportes por caminho-de-ferro eficazes e competitivos em relação aos outros modos de transporte, os Estados-Membros devem garantir às empresas ferroviárias um estatuto de empresa independente que lhes permita actuar segundo critérios comerciais e adaptarem-se às necessidades do mercado.
-

↓ 91/440/CEE Considerando 4
(adaptado)

- (6) ☒ Para assegurar ☒ o desenvolvimento futuro e uma exploração eficaz da rede ferroviária ☒ , deve ser estabelecida ☒ uma distinção entre a exploração de serviços de transporte e a exploração das infra-estruturas. Nestas condições, é necessário que aquelas duas actividades tenham obrigatoriamente contabilidades distintas e possam ser geridas separadamente.
-

↓ 95/18/CE Considerando 2

- (7) O princípio da livre prestação de serviços deve aplicar-se ao sector ferroviário, tendo em conta as características específicas desse sector.
-

↓ 91/440/CEE Considerando 5
(adaptado)

- (8) A fim de estimular a concorrência no domínio da exploração dos serviços de transporte, com vista à melhoria da comodidade e dos serviços prestados aos utentes,

os Estados-Membros devem manter a responsabilidade geral pelo desenvolvimento de infra-estruturas ferroviárias adequadas.

↓ 91/440/CEE Considerando 6
(adaptado)

- (9) Na falta de regras comuns relativas à repartição dos custos de infra-estrutura, os Estados-Membros, após consulta do gestor da infra-estrutura, devem estabelecer as modalidades de pagamento das taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária pelas empresas ferroviárias. Essas modalidades não devem discriminar entre empresas ferroviárias.
-

↓ 91/440/CEE Considerando 7
(adaptado)

- (10) Os Estados-Membros devem velar por que o gestor da infra-estrutura e as empresas ferroviárias públicas existentes gozem de uma estrutura financeira sã, tendo em devida conta as regras da União relativas aos auxílios estatais .
-

↓ 2001/14/CE Considerando 8

- (11) Um transporte de mercadorias eficaz, nomeadamente a nível transfronteiras, requer a adopção de medidas tendentes à abertura do mercado.
-

↓ 95/18/CE Considerando 4
(adaptado)

- (12) A fim de garantir uma aplicação uniforme e não-discriminatória dos direitos de acesso às infra-estruturas ferroviárias em toda a União , é necessário criar uma licença a favor das empresas ferroviárias.
-

↓ 2007/58/CE Considerando 7
(adaptado)

- (13) No caso dos trajectos com paragens intermédias, os novos operadores no mercado devem ser autorizados a embarcar e desembarcar passageiros durante a viagem para assegurar que estas operações têm viabilidade económica e evitar colocar os potenciais concorrentes em desvantagem relativamente aos operadores já estabelecidos.
-

↓ 2007/58/CE Considerando 8
(adaptado)

- (14) A introdução de novos serviços internacionais liberalizados de passageiros , com paragens intermédias, não deverá ser utilizada para abrir o mercado dos serviços nacionais de passageiros, concentrando-se apenas nas paragens que servem o trajecto internacional. Os novos serviços devem ter por objectivo principal transportar passageiros em viagens internacionais. Ao determinar se é esse o objectivo principal do serviço, deverão ser tidos em conta critérios como a proporção das

receitas e do volume do transporte nacional e internacional de passageiros e a extensão do percurso do serviço. A determinação do objectivo principal do serviço deverá ser feita pelas entidades reguladoras nacionais em causa, a pedido de uma parte interessada.

↓ 2007/58/CE Considerando 9
(adaptado)

- (15) O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros¹² prevê a possibilidade de os Estados-Membros e as autoridades locais adjudicarem contratos de serviço público , que podem incluir direitos exclusivos de exploração de determinados serviços. Logo, é necessário assegurar a coerência entre as disposições do referido regulamento e o princípio da abertura à concorrência dos serviços internacionais de transporte de passageiros.
-

↓ 2007/58/CE Considerando 10

- (16) A abertura à concorrência dos serviços internacionais de transporte de passageiros pode ter repercussões na organização e no financiamento dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público. Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de limitar o direito de acesso ao mercado sempre que este comprometa o equilíbrio económico desses contratos de serviço público e que a entidade reguladora relevante a que se refere o artigo 55.º da presente directiva aprove a limitação, com base numa análise económica objectiva, a pedido das autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público.
-

↓ 2007/58/CE Considerando 12
(adaptado)

- (17) A avaliação dos riscos para o equilíbrio económico dos contratos de serviço público deverá ter em conta critérios pré-estabelecidos, tais como o impacto na rentabilidade de quaisquer serviços incluídos no contrato de serviço público, incluindo os impactos em cadeia no custo líquido para as autoridades públicas que tenham adjudicado o contrato de serviço público, a procura por parte dos passageiros, o preço dos bilhetes, as modalidades de emissão de bilhetes, a localização e o número das estações de ambos os lados da fronteira, bem como os horários e a frequência do novo serviço proposto. De acordo com essa avaliação e com a decisão da entidade reguladora relevante, os Estados-Membros podem autorizar, alterar ou recusar o direito de acesso ao serviço internacional de transporte de passageiros solicitado, e aplicar uma taxa ao operador de um novo serviço internacional de transporte de passageiros, em função da análise económica e em conformidade com o direito da União e com os princípios de igualdade e não discriminação.

¹² JO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

↓ 2007/58/CE Considerando 13

- (18) Tendo em vista contribuir para a exploração de serviços de transporte de passageiros nas linhas que cumpram uma obrigação de serviço público, os Estados-Membros deverão poder autorizar as autoridades responsáveis por esses serviços a cobrar uma taxa pelos serviços de passageiros da competência dessas autoridades. Esta taxa deverá constituir um contributo para o financiamento das obrigações de serviço público fixadas pelos contratos de serviço público.

↓ 2007/58/CE Considerando 14

- (19) A entidade reguladora deverá funcionar de forma a evitar conflitos de interesses e eventuais envolvimentos na adjudicação do contrato de serviço público em causa. A competência da entidade reguladora deverá ser alargada por forma a que possa avaliar o objectivo de um serviço internacional e, se for caso disso, o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes.

↓ 2007/58/CE Considerando 16
(adaptado)

- (20) ☒ Para investirem ☒ em serviços que utilizam infra-estruturas especializadas como, por exemplo, ligações de alta velocidade, os candidatos necessitam de segurança jurídica ☒, dada a ☒ importância dos avultados investimentos de longo prazo necessários.

↓ 2007/58/CE Considerando 17

- (21) As entidades reguladoras nacionais deverão trocar informações e, se necessário, em casos pontuais, coordenar os princípios e a prática de avaliação dos riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público. Essas entidades deverão definir progressivamente orientações com base na sua experiência.

↓ texto renovado

- (22) Para garantir a lealdade da concorrência entre as empresas ferroviárias, importa distinguir a prestação dos serviços de transporte da exploração das instalações de serviço. É necessário, por conseguinte, que as duas actividades sejam geridas autonomamente por entidades jurídicas distintas. Tal autonomia não implica necessariamente o estabelecimento de uma entidade ou empresa distinta para cada instalação de serviço.

↓ 95/18/CE Considerando 9

- (23) Para garantir serviços fiáveis e adequados, torna-se necessário que as empresas ferroviárias preencham permanentemente determinados requisitos em matéria de honorabilidade e de capacidade financeira e profissional.

↓ 95/18/CE Considerando 10
(adaptado)

- (24) Para proteger tanto clientes como terceiros, é importante garantir que as empresas ferroviárias estejam devidamente ☒ cobertas por um seguro ☒ de responsabilidade civil.
-

↓ 95/18/CE Considerando 12
(adaptado)

- (25) As empresas ferroviárias ☒ deverão ☒, além disso, ☒ ser ☒ obrigadas a respeitar a legislação nacional e ☒ da União ☒ relativa à exploração de serviços ferroviários, imposta sem carácter discriminatório, com o objectivo de garantir o seu direito a exercer, com toda a segurança, ☒ e tendo em devida conta a saúde, as condições sociais e os direitos dos trabalhadores e dos utentes, ☒ a respectiva actividade em percursos específicos.
-

↓ 95/18/CE Considerando 14
(adaptado)

- (26) Os mecanismos de emissão, manutenção e modificação das licenças das empresas ferroviárias devem ☒ ser transparentes e respeitar o princípio ☒ de não discriminação.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 5
(adaptado)

- (27) Para garantir a transparência e um acesso não-discriminatório à infra-estrutura ferroviária ☒ e aos serviços ferroviários conexos ☒ para todas as empresas ferroviárias, serão publicadas nas especificações da rede todas as informações necessárias para a utilização dos direitos de acesso.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 6

- (28) Sistemas adequados de repartição da capacidade de infra-estrutura ferroviária, conjugados com a existência de operadores competitivos, contribuirão para melhorar a distribuição intermodal dos transportes.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 7

- (29) O encorajamento da utilização otimizada da infra-estrutura ferroviária levará a uma redução dos custos dos transportes para a sociedade.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 10
(adaptado)

- (30) Regimes adequados de tarifação da utilização da infra-estrutura ferroviária, conjugados com regimes adequados de tarifação das outras infra-estruturas de

transporte e com a existência de operadores competitivos, permitirão um equilíbrio ótimo ☒ e sustentável ☒ entre os diferentes modos de transporte.

↓ 2001/14/CE Considerando 11

- (31) Os regimes de tarifação e de repartição da capacidade devem proporcionar a todas as empresas um acesso equitativo e não-discriminatório e procurar, na medida do possível, satisfazer as necessidades de todos os utilizadores e todos os tipos de tráfego, de um modo equitativo e não-discriminatório.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 16

- (32) Os regimes de tarifação e de repartição da capacidade devem favorecer uma concorrência leal no fornecimento de serviços ferroviários.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 12

- (33) No quadro estabelecido pelos Estados-Membros, os regimes de tarifação e de repartição da capacidade devem encorajar os gestores das infra-estruturas ferroviárias a otimizar a utilização da sua infra-estrutura.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 13

- (34) Os regimes de repartição da capacidade devem proporcionar às empresas ferroviárias indicações claras e consistentes que lhes permitam tomar decisões racionais.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 35

- (35) Um regime de tarifação transmite indicações económicas aos utentes. É importante que essas indicações às empresas ferroviárias sejam consistentes e as incitem a tomar decisões racionais.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 14

- (36) A fim de atender às necessidades dos utilizadores ou dos potenciais utilizadores da capacidade de infra-estrutura ao planearem as suas actividades, bem como às necessidades dos clientes e dos financiadores, importa que o gestor da infra-estrutura garanta que a capacidade de infra-estrutura seja atribuída de uma forma que reflecta a necessidade de manter e melhorar os níveis de fiabilidade do serviço.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 15

- (37) É desejável que sejam dados incentivos às empresas ferroviárias e ao gestor da infra-estrutura para minimizarem as perturbações e melhorarem o desempenho da rede ferroviária.

↓ 2001/14/CE Considerando 9

- (38) Os Estados-Membros deverão poder permitir a intervenção directa dos compradores de serviços ferroviários no processo de repartição das capacidades.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 17

- (39) É importante ter em conta os requisitos empresariais tanto dos candidatos como do gestor da infra-estrutura.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 18

- (40) É importante valorizar ao máximo a flexibilidade de que o gestor da infra-estrutura dispõe no que se refere à repartição da capacidade de infra-estrutura, devendo este aspecto ser compatível com a satisfação dos requisitos razoáveis dos candidatos.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 19

- (41) O processo de repartição da capacidade deve evitar que sejam impostas limitações indevidas às pretensões de outras empresas que detêm, ou pretendem deter, direitos de utilização da infra-estrutura para desenvolvimento das suas actividades.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 21

- (42) Pode ser necessário, no âmbito dos regimes de repartição da capacidade e de tarifação, tomar em conta o facto de que os diferentes elementos da rede de infra-estruturas ferroviárias podem ter sido projectados para responder às necessidades de diferentes utilizadores principais.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 23
(adaptado)

- (43) ☒ Uma vez que ☒ diferentes utilizadores e tipos de utilizadores terão frequentemente um impacto diferente na capacidade de infra-estrutura, as necessidades dos diferentes serviços devem ser devidamente contrabalançadas.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 24

- (44) Os serviços efectuados ao abrigo de contratos com autoridades públicas podem requerer regras específicas que salvaguardem a sua capacidade de atrair os utilizadores.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 25

- (45) Os regimes de tarifação e de repartição da capacidade devem ter em conta os efeitos da crescente saturação da capacidade de infra-estrutura e mesmo a escassez de capacidade.

↓ 2001/14/CE Considerando 26
(adaptado)

- (46) A planificação dos diversos tipos de tráfego ☒ deverá ☒ efectuar-se segundo diferentes estruturas horárias, de modo a garantir que os pedidos de capacidade de infra-estrutura apresentados depois de concluído o processo de definição do horário ☒ de serviço anual ☒ possam ser satisfeitos.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 28

- (47) Para garantir a optimização dos resultados para as empresas ferroviárias, é oportuno prever um controlo da utilização da capacidade da infra-estrutura quando seja necessário coordenar os pedidos de capacidade para satisfazer as necessidades dos utentes.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 29
(adaptado)

- (48) Face à posição monopolista do gestor da infra-estrutura, ☒ dever-se-á exigir-lhe ☒ um controlo da capacidade de infra-estrutura disponível e métodos de a reforçar quando o processo de repartição da capacidade não possa satisfazer as necessidades dos utentes.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 30

- (49) A falta de informação sobre os pedidos de outras empresas ferroviárias e as limitações do sistema podem dificultar às empresas ferroviárias a optimização dos seus pedidos de capacidade de infra-estrutura.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 31

- (50) É importante assegurar uma melhor coordenação dos regimes de repartição de capacidade, de modo a tornar o caminho-de-ferro mais interessante para o tráfego que utiliza a rede de mais de um gestor de infra-estrutura, e nomeadamente para o tráfego internacional.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 32

- (51) Importa minimizar as distorções de concorrência que podem surgir entre infra-estruturas ferroviárias ou entre modos de transporte em resultado de diferenças significativas nos princípios de tarifação.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 33

- (52) É conveniente definir as componentes do serviço de infra-estrutura essenciais à prestação de um serviço por parte de um operador e que devem ser asseguradas em troca de taxas de acesso mínimas.

↓ 2001/14/CE Considerando 34
(adaptado)

- (53) O investimento na infra-estrutura ferroviária é ☒ necessário ☒ e os regimes de tarifação da utilização da infra-estrutura devem proporcionar incentivos a que o gestor da infra-estrutura realize investimentos adequados, economicamente interessantes.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 36

- (54) Para possibilitar a fixação de taxas de utilização da infra-estrutura a níveis justos e adequados, o gestor da infra-estrutura necessita de inventariar e determinar o valor dos seus activos e de adquirir uma boa compreensão dos factores determinantes dos custos de exploração da infra-estrutura.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 37
⇒ texto renovado

- (55) Convém garantir que os custos externos sejam tidos em conta nas decisões respeitantes aos transportes ⇒ e que a tarifação da utilização da infra-estrutura ferroviária possa contribuir para a internalização dos custos externos em todos os modos de transporte, de forma coerente e equilibrada ⇐ .
-

↓ 2001/14/CE Considerando 38
⇒ texto renovado

- (56) É importante garantir que as taxas aplicadas ao tráfego ⇒ nacional e ao tráfego ⇐ internacional permitam aos caminhos-de-ferro satisfazerem as necessidades do mercado. Por conseguinte, a taxa de utilização da infra-estrutura deverá corresponder aos custos directamente incorridos em resultado da exploração do serviço ferroviário.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 39
(adaptado)

- (57) O nível global de recuperação dos custos por meio da tarifação da utilização da infra-estrutura tem repercussões no nível necessário das subvenções do Estado. Os Estados-Membros podem requerer diferentes níveis de recuperação global dos custos. No entanto, qualquer sistema de tarifação da utilização da infra-estrutura ☒ deve possibilitar ☒ a utilização da rede ferroviária ☒ por ☒ tráfego que possa, pelo menos, pagar o custo adicional que impõe.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 40

- (58) A infra-estrutura ferroviária é um monopólio natural. Por conseguinte, é necessário incentivar o gestor da infra-estrutura a reduzir os custos e a gerir eficientemente a infra-estrutura.

↓ 2001/14/CE Considerando 41
(adaptado)

- (59) ☒ O desenvolvimento do transporte ferroviário passa pela ☒ utilização *inter alia* dos instrumentos disponíveis ☒ na União ☒ , sem prejuízo das prioridades já estabelecidas.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 42
(adaptado)

- (60) Os descontos proporcionados às empresas ferroviárias devem estar relacionados com as economias de custos administrativos efectivamente realizadas ☒ , nomeadamente as economias de custos de transacção ☒ . Os descontos podem também ser utilizados para promover uma utilização eficaz da infra-estrutura.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 43

- (61) É desejável que as empresas ferroviárias e o gestor da infra-estrutura disponham de incentivos que lhes permitam minimizar perturbações na rede.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 44

- (62) A repartição da capacidade tem um custo para o gestor da infra-estrutura cuja recuperação deve ser assegurada.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 46
(adaptado)

- (63) A gestão eficaz e a utilização justa e não-discriminatória da infra-estrutura ferroviária requerem a instituição de uma entidade reguladora que supervise a aplicação das regras ☒ da presente directiva e actue ☒ como instância de recurso, sem prejuízo da possibilidade de controlo jurisdicional.
-

↓ 2001/14/CE Considerando 47

- (64) É necessário tomar medidas especiais para atender à situação geopolítica e geográfica específica de determinados Estados-Membros, bem como à organização específica do sector ferroviário em diversos Estados-Membros, assegurando simultaneamente a integridade do mercado interno.
-

↓ texto renovado

- (65) Devem ser atribuídos poderes à Comissão para adaptar os anexos da presente directiva. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da directiva, essas medidas devem ser adoptadas como actos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado.

↓ 2001/14/CE Considerando 48

- (66) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹³.
-

↓ 2001/13/CE Considerando 7
(adaptado)

- (67) Segundo os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade previstos no artigo 5.º do Tratado da União Europeia , os objectivos da presente directiva, nomeadamente a promoção do desenvolvimento dos caminhos-de-ferro da União, o estabelecimento dos princípios gerais para a concessão de licenças às empresas ferroviárias e a coordenação dos mecanismos que regulam a repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária nos Estados-Membros e a tarifação da utilização da referida infra-estrutura , não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, atendendo à dimensão manifestamente internacional da emissão dessas licenças e do funcionamento de elementos importantes das redes ferroviárias e à necessidade de criar condições justas e não-discriminatórias de acesso à infra-estrutura, podendo, pois, devido às suas implicações transnacionais, ser melhor alcançados pela União . A presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
-

↓ texto renovado

- (68) A obrigação de transpor a presente directiva para o direito nacional deverá limitar-se às disposições que representem alterações substantivas do disposto nas directivas anteriores. A obrigação de transpor as disposições não alteradas substantivamente decorre do disposto nas directivas anteriores.
-

↓ 2007/58/CE Considerando 21
(adaptado)

- (69) Seria desproporcionado e inútil impor aos Estados-Membros que não disponham de um sistema ferroviário, nem tenham perspectivas da criação de tal sistema no futuro imediato, a obrigação de transpor e aplicar a presente directiva . Por conseguinte, esses Estados-Membros deverão ser dispensados dessa obrigação.
-

↓ 2007/58/CE Considerando 23
(adaptado)

- (70) Em conformidade com o ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor»¹⁴ , os Estados-Membros são incentivados a elaborar, para si próprios e no interesse da União , os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.

¹³ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

¹⁴ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

↓ texto renovado

(71) A presente directiva não prejudica os prazos para os Estados-Membros darem cumprimento às directivas anteriores, indicados no anexo XI, parte B.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES ☒ GERAIS ☒

↓ 91/440/CEE (adaptado)

Artigo 1.º

☒ Objecto e âmbito de aplicação ☒

1. A presente directiva ☒ estabelece: ☒

a) ☒ As regras aplicáveis ☒ à gestão da infra-estrutura ferroviária e às actividades de transporte por caminho-de-ferro das empresas ferroviárias estabelecidas ou que venham a estabelecer-se num Estado-Membro ☒, constantes do capítulo II ☒.

↓ 2001/13/CE Art. 1(1)
(adaptado)

b) Os critérios aplicáveis à concessão, prorrogação ou alteração, por um Estado-Membro, das licenças destinadas às empresas ferroviárias que se encontrem estabelecidas ou venham a estabelecer-se na ☒ União, constantes do capítulo III ☒;

↓ 2001/14/CE (adaptado)

c) Os princípios e procedimentos ☒ aplicáveis à ☒ fixação e ☒ cobrança ☒ das taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária ☒, constantes do capítulo IV ☒.

2. A presente directiva é aplicável à utilização da infra-estrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais.

↓ 91/440/CEE (adaptado)

⊗ Artigo 2.º ⊗

⊗ Exclusões do âmbito de aplicação ⊗

1. ⊗ O capítulo II não se aplica ⊗ às empresas ferroviárias ⊗ que efectuem apenas serviços de ⊗ transporte urbanos, suburbanos ou regionais.

↓ 2001/13/CE Art. 1(1)
(adaptado)

2. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação ⊗ do capítulo III ⊗ :

↓ 2001/13/CE Art. 1(1)

- (a) As empresas ferroviárias que efectuem apenas serviços de transporte de passageiros em infra-estruturas ferroviárias locais e regionais autónomas;
 - (b) As empresas ferroviárias que efectuem apenas serviços ferroviários urbanos e suburbanos de transporte de passageiros;
-

↓ 2001/13/CE Art. 1(1)
(adaptado)

- (c) As empresas ferroviárias ⊗ que efectuem apenas ⊗ serviços regionais de transporte de mercadorias ;
 - (d) As empresas ferroviárias que efectuem apenas ⊗ serviços ⊗ de transporte de mercadorias em infra-estruturas ferroviárias privadas destinadas a ser utilizadas exclusivamente pelo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias.
-

↓ 2001/14/CE (adaptado)

3. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação ⊗ do capítulo VI ⊗ :

- (a) As redes locais e regionais autónomas que efectuem serviços de passageiros em infra-estruturas ferroviárias;
- (b) As redes reservadas exclusivamente à exploração de serviços urbanos ou suburbanos de transporte ⊗ ferroviário ⊗ de passageiros;
- (c) As redes regionais utilizadas para serviços regionais de transporte de mercadorias apenas por uma empresa ferroviária que não esteja abrangida ⊗ pelo n.º 1 ⊗ , até que seja solicitada capacidade nessa rede por outro candidato;

↓ 2001/14/CE

- (d) As infra-estruturas ferroviárias privadas cuja utilização está reservada ao proprietário da infra-estrutura para as suas próprias actividades de transporte de mercadorias;

↓ 2007/58/CE Art. 2.1 (adaptado)

- (e) As operações de transporte sob a forma de serviços ferroviários efectuadas em trânsito através da ☒ União ☒ .

↓ 2001/12/CE Art. 1.3 (adaptado)

4. A presente directiva ☒ não se aplica ☒ , com excepção do artigo 6.º, n.º 1, e dos artigos 10.º, 11.º, 12.º e 28.º, às empresas cujas actividades de transporte ferroviário se limitam unicamente à prestação de serviços de transporte por vaivém de veículos rodoviários pelo túnel da Mancha ☒ e às operações de transporte de veículos rodoviários em serviços de vaivém pelo túnel da Mancha ☒ .

↓ 2007/58/CE Art. 1.1 (adaptado)

5. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos artigos 10.º, 11.º, 12.º e 28.º os serviços ferroviários efectuados em trânsito através da ☒ União ☒ cujo início e fim sejam fora do território da ☒ União ☒ .

↓ 91/440/CEE (adaptado)

Artigo 3.º

☒ Definições ☒

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

↓ 2001/12/CE Art. 1.4(a)
(adaptado)

- 1) «Empresa ferroviária», qualquer empresa de estatuto privado ou público, detentora de licença nos termos da ☒ presente directiva ☒ , cuja actividade principal consista na prestação de serviços de transporte de mercadorias e/ou de passageiros por caminho-de-ferro, devendo a tracção ser assegurada pela própria empresa, incluindo empresas que apenas prestem serviços de tracção;
- 2) «Gestor da infra-estrutura», qualquer entidade ou empresa responsável concretamente pela instalação ☒ , gestão ☒ e manutenção da infra-estrutura ferroviária, ☒ incluindo ☒ a gestão ☒ do tráfego e o controlo-comando e sinalização ☒ ; as funções do gestor da infra-estrutura de uma rede, ou de parte de uma rede, podem ser repartidas por diferentes organismos ou empresas;

↓ 91/440/CEE
⇒ texto renovado

- 3) «Infra-estrutura ferroviária», o conjunto dos elementos referidos na parte A do anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2598/70 da Comissão, de 18 de Dezembro de 1970, relativo à fixação do conteúdo das diferentes rubricas dos esquemas de contabilização do anexo I do Regulamento (CEE) n.º 1108/70 de 4 de Junho¹⁵ de 1970, ⇒ que por razões de clareza são incluídos no anexo I da presente directiva ~~com excepção do último travessão, que, exclusivamente para efeitos da presente directiva, passa a ter a seguinte redacção: «Edifícios afectados ao serviço das infra-estruturas»;~~
-

↓ 2001/12/CE Art. 1.4(b)

- 4) «Serviços internacionais de transporte de mercadorias», os serviços de transporte em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado-Membro; a composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diversas secções da mesma podem ter diferentes proveniências ou destinos, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira;
-

↓ 2007/58/CE Art. 1.3

- 5) «Serviços internacionais de transporte de passageiros», os serviços de transporte de passageiros em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado-Membro e cujo objectivo principal é transportar passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes; a composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diferentes secções que a constituem podem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todas as carruagens atravessem, pelo menos, uma fronteira;
-

↓ 91/440/CEE

- 6) «Serviços urbanos e suburbanos», os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respectivos subúrbios;
- 7) «Serviços regionais», os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de transporte de uma região;
-

↓ 2007/58/CE Art. 1.4 (adaptado)

- 8) «Trânsito», a travessia do território ☒ da União ☒ sem embarque nem desembarque de mercadorias e/ou sem embarque nem desembarque de passageiros nesse território;
-

¹⁵ JO L 287 de 23.12.1970, p. 1.

↓ 95/18/CE (adaptado)

- 9) «Licença», uma autorização concedida por um Estado-Membro a uma empresa, pela qual se reconhece a sua capacidade para efectuar serviços de transporte ferroviário; esta capacidade pode ser limitada à prestação de tipos específicos de serviços de transporte;
- 10) «Autoridade responsável pela concessão das licenças», o organismo responsável pela concessão das licenças ferroviárias num Estado-Membro ;
-

↓ 2001/14/CE

- 11) «Repartição», a afectação da capacidade da infra-estrutura ferroviária pelo gestor da infra-estrutura;
-

↓ 2001/14/CE (adaptado)

- 12) «Candidato», uma empresa ferroviária e quaisquer outras pessoas singulares ou colectivas, tais como autoridades competentes ao abrigo do Regulamento (CEE) n.º 1370/2007 do Conselho, bem como carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com um interesse de serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infra-estrutura ;
- 13) «Infra-estrutura congestionada», um elemento da infra-estrutura relativamente ao qual a procura de capacidade de infra-estrutura não pode ser integralmente satisfeita durante determinados períodos, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de reserva de capacidade;
- 14) «Plano de reforço da capacidade», uma medida ou série de medidas, cuja aplicação obedece a um calendário, com o objectivo de remediar as limitações de capacidade que levam a que um elemento da infra-estrutura seja declarado «infra-estrutura congestionada»;
- 15) «Coordenação», o processo através do qual o gestor da infra-estrutura e os candidatos procurarão resolver situações de conflito entre pedidos de capacidade de infra-estrutura;
-

↓ 2001/14/CE

- 16) «Acordo-quadro», um acordo geral juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor da infra-estrutura em relação à capacidade de infra-estrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior ao período de vigência de um horário de serviço;
- 17) «Capacidade de infra-estrutura», a possibilidade de programar canais horários solicitados para um elemento da infra-estrutura durante um determinado período;

↓ 2001/14/CE (adaptado)

- 18) «Rede», o conjunto da infra-estrutura ferroviária gerida por um gestor de infra-estrutura ;
- 19) «Especificações da rede», a relação pormenorizada das regras gerais, prazos, procedimentos e critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade ☒ , incluindo ☒ todas as outras informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infra-estrutura;
- 20) «Canal horário», a capacidade de infra-estrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos em determinado momento;
-

↓ 2001/14/CE

- 21) «Horário de serviço», o conjunto de dados que definem todos os movimentos programados de comboios e demais material circulante numa determinada infra-estrutura durante o seu período de vigência.
-

↓ 91/440/CEE (adaptado)

☒ CAPÍTULO II ☒

☒ DESENVOLVIMENTO DOS CAMINHOS-DE-FERRO DA UNIÃO ☒

SECÇÃO 1

↓ 2001/12/CE Art. 1.5

INDEPENDÊNCIA DE GESTÃO

↓ 2001/12/CE Art. 1.6 (adaptado)

Artigo 4.º

☒ Independência das empresas ferroviárias e do gestor da infra-estrutura ☒

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias ☒ cuja propriedade seja detida ou controlada, directa ou indirectamente, pelos Estados-Membros ☒ sejam dotadas de um estatuto autónomo em matéria de gestão, administração e controlo administrativo, económico e contabilístico interno, por força do qual disponham, nomeadamente, de um património, um orçamento e uma contabilidade separados dos do Estado.

2. O gestor da infra-estrutura é responsável pela sua própria gestão, administração e controlo interno, no respeito do quadro de tarifação e de repartição ☒ e das regras específicas ☒ fixados pelos Estados-Membros.

Artigo 5.º

⊗ Gestão das empresas ferroviárias segundo princípios comerciais ⊗

1. Os Estados-Membros devem permitir que as empresas ferroviárias adaptem as suas actividades ao mercado e as giram sob a responsabilidade dos seus órgãos de direcção, com vista a prestar serviços eficazes e adequados, ao menor custo possível em relação à qualidade de serviço exigido.

⊗ Independentemente da sua propriedade, ⊗ as empresas ferroviárias devem ser geridas segundo os princípios aplicáveis às sociedades comerciais. ⊗ Esta regra aplica-se igualmente ⊗ no que diz respeito às obrigações de serviço público que lhes forem impostas pelos Estados ⊗ -Membros ⊗ e aos contratos de prestação de serviço público que celebrem com as autoridades competentes do Estado.

2. As empresas ferroviárias adoptam os seus próprios programas de actividade, incluindo os planos de investimento e de financiamento. Estes programas são concebidos tendo como objectivo o equilíbrio financeiro das empresas e a realização dos demais objectivos de gestão técnica, comercial e financeira; devem, além disso, ⊗ indicar ⊗ os meios de realizar esses objectivos.

3. ⊗ Tendo em conta as ⊗ linhas de orientação de política geral ⊗ estabelecidas por cada ⊗ Estado ⊗ -Membro ⊗ e os planos ou contratos nacionais, eventualmente plurianuais, incluindo os planos de investimento e de financiamento, as empresas ferroviárias podem, nomeadamente:

- a) definir a sua organização interna, sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 29.º e 39.º;
- b) controlar o fornecimento e a comercialização dos serviços e fixar a respectiva tarifação, sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007;
- c) tomar decisões relativamente ao pessoal, aos activos e às aquisições próprias;
- d) desenvolver a respectiva quota de mercado, criar novas tecnologias e novos serviços e adoptar técnicas de gestão inovadoras;
- e) lançar novas actividades em domínios associados à actividade ferroviária.

4. Se o Estado-Membro for proprietário ou controlar directa ou indirectamente a empresa ferroviária, os seus direitos de controlo da gestão não devem exceder os que o direito nacional das sociedades confere aos accionistas das sociedades anónimas. As orientações políticas a que se refere o n.º 3, que o Estado pode estabelecer para as empresas no quadro do exercício

do controlo accionista, devem ser unicamente de natureza geral e não podem interferir nas decisões da direcção em matérias comerciais.

↓ 91/440/CEE
⇒ texto renovado

SECÇÃO 2

SEPARAÇÃO ENTRE A GESTÃO DA INFRA-ESTRUTURA E A ACTIVIDADE DE TRANSPORTE ⇒ E ENTRE OS DIFERENTES TIPOS DE ACTIVIDADE DE TRANSPORTE ⇐

↓ 2001/12/CE Art. 1.7 (adaptado)

Artigo 6.º

⊗ Separação das contas ⊗

1. Os Estados-Membros devem assegurar que sejam elaboradas e publicadas separadamente as demonstrações de resultados e os balanços relativos, por um lado, à actividade de prestação de serviços de transporte por empresas ferroviárias e, por outro, à actividade de gestão da infra-estrutura ferroviária. O financiamento pelo Estado de uma das actividades não pode ser transferido para a outra.
 2. Os Estados-Membros podem, além disso, prever que esta separação comporte divisões orgânicas distintas dentro da mesma empresa ou que a gestão da infra-estrutura ⊗ e dos serviços de transporte ⊗ seja assegurada por ⊗ entidades ⊗ distintas.
-

↓ 2001/12/CE Art. 1.10
(adaptado)

3. ⊗ Os Estados-Membros devem assegurar que sejam ⊗ elaboradas e publicadas ⊗ separadamente ⊗ as demonstrações de resultados e os balanços relativos à prestação ⊗ , por um lado, ⊗ de serviços ferroviários de transporte de mercadorias ⊗ e, por outro lado, de serviços ferroviários de transporte de passageiros ⊗ . Os financiamentos ⊗ públicos concedidos ⊗ às actividades de prestação de serviço público de transporte devem ser apresentados separadamente ⊗ para cada contrato de serviço público ⊗ nas respectivas contas e não podem ser transferidos para actividades de prestação de outros serviços de transporte ou quaisquer outras actividades.
-

↓ 2001/12/CE Art. 1.7 (adaptado)
⇒ texto renovado

4. A contabilidade ⊗ das diferentes áreas de ⊗ actividade ⊗ referidas nos n.ºs 1 e 3 ⊗ deve ser mantida de forma a ~~reflectir esta proibição~~ ⇒ permitir a verificação do cumprimento da proibição de transferir financiamentos públicos concedidos a uma área de actividade para outra área de actividade. ⇐.

Artigo 7.º

☒ Independência das funções essenciais do gestor da infra-estrutura ☒

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as funções determinantes para um acesso equitativo e não-discriminatório à infra-estrutura, descritas no anexo II, sejam atribuídas a entidades ou empresas que não efectuem, elas próprias, serviços de transporte ferroviário. Independentemente do tipo de estrutura organizacional, deve ser demonstrado que aquele objectivo foi atingido.

↓ texto renovado

O anexo II pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.

↓ 2001/12/CE Art. 1.7 (adaptado)

Contudo, os Estados-Membros podem atribuir às empresas ferroviárias, ou a qualquer outra entidade, a responsabilidade ☒ de contribuírem para o desenvolvimento ☒ da infra-estrutura ferroviária, nomeadamente ☒ através de ☒ investimentos, da manutenção e do financiamento.

~~4. A aplicação do n.º 3 será objecto de um relatório da Comissão nos termos do artigo 10.º B, a apresentar em 15 de Março de 2006.~~

↓ 2001/14/CE (adaptado)

2. Se o gestor da infra-estrutura não for independente das empresas ferroviárias, no plano jurídico, organizativo e decisório, as funções descritas no capítulo IV, secções 3 e 4, são desempenhadas ☒, respectivamente, ☒ por um organismo de tarifação ☒ e por um organismo de repartição ☒ independentes, no plano jurídico, organizativo e decisório, das empresas ferroviárias.

↓ texto renovado

3. As disposições do capítulo IV, secções 2 e 3, que respeitem a funções essenciais do gestor da infra-estrutura devem entender-se como aplicáveis ao organismo de tarifação ou ao organismo de repartição, de acordo com as respectivas competências.

↓ 91/440/CEE

SECÇÃO 3

SANEAMENTO FINANCEIRO

↓ 2001/12/CE Art. 1.8 (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 8.º

⊗ Financiamento do gestor da infra-estrutura em bases sólidas ⊗

1. Os Estados-Membros devem ⊗ desenvolver as ⊗ respectivas infra-estruturas ferroviárias nacionais, tendo em conta, se for caso disso, as necessidades globais da ⊗ União ⊗ .
⇒ Para o efeito, devem publicar, o mais tardar dois anos após a entrada em vigor da presente directiva, uma estratégia de desenvolvimento da infra-estrutura ferroviária que vá ao encontro das necessidades de mobilidade futuras, assente num financiamento são e sustentável do sistema ferroviário. Essa estratégia deve abarcar um período mínimo de cinco anos e deve ser renovável. ⇐.

2. Na observância dos artigos ⊗ 93.º, 107.º e 108.º ⊗ do Tratado, ⊗ os Estados-Membros podem também conceder ao gestor da infra-estrutura ⊗ um financiamento proporcional às funções ⊗ exercidas ⊗, à dimensão ⊗ da infra-estrutura ⊗ e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir novos investimentos.

3. No âmbito da política geral traçada pelo Estado, ⇒ e tendo em conta a estratégia de desenvolvimento da infra-estrutura ferroviária referida no n.º 1 ⇐ , o gestor da infra-estrutura deve ⊗ adoptar ⊗ um plano de exploração que inclua programas financeiros e de investimento. Esse plano deve ser concebido por forma a garantir uma utilização ⊗ , um fornecimento ⊗ e um desenvolvimento óptimos e eficazes da infra-estrutura, sem deixar de assegurar o equilíbrio financeiro e de disponibilizar meios para a prossecução desses objectivos. ⇒ O gestor da infra-estrutura deve assegurar a consulta dos candidatos antes de o plano de exploração ser aprovado. A entidade reguladora a que se refere no artigo 55.º deve emitir um parecer, não vinculativo, sobre a adequação do plano de exploração à realização de tais objectivos. ⇐

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

4. Os Estados-Membros devem assegurar que, em condições normais de actividade e ao longo de um período razoável ⇒ não superior a três anos ⇐ , as contas do gestor da infra-estrutura apresentem pelo menos um equilíbrio entre as receitas provenientes das taxas de utilização da infra-estrutura, os excedentes provenientes de outras actividades comerciais e o financiamento estatal, por um lado, e as despesas da infra-estrutura, por outro, ⊗ incluindo, se for caso disso, os adiantamentos do Estado. ⊗

↓ 2001/14/CE

Sem prejuízo do eventual objectivo, a longo prazo, de cobertura pelo utilizador dos custos de infra-estrutura de todos os modos de transporte com base numa concorrência intermodal equitativa e não-discriminatória, sempre que o transporte ferroviário esteja em condições de concorrer com outros modos, no quadro da tarificação prevista nos artigos 31.º e 32.º, os Estados-Membros podem exigir ao gestor da infra-estrutura que equilibre as suas contas sem beneficiar de financiamento estatal.

↓ 91/440/CEE

~~Artigo 78.º~~

~~O gestor da infra-estrutura aplicará uma taxa de utilização da infra-estrutura ferroviária de que assegura a gestão, a pagar pelas empresas de transporte ferroviário que utilizem essa infra-estrutura. Após terem consultado esse gestor, os Estados-Membros definirão as condições de fixação desta taxa.~~

~~A taxa de utilização, que será calculada por forma a evitar qualquer discriminação entre empresas ferroviárias, pode, nomeadamente, ter em conta a quilometragem, a composição do comboio e qualquer condicionalismo específico resultante de factores como a velocidade, a carga por eixo e o nível ou o período de utilização da infra-estrutura.~~

↓ 91/440/CEE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 9.º

⊗ Redução da dívida em condições de transparência ⊗

1. ⇒ Sem prejuízo das regras da União relativas aos auxílios estatais e nos termos dos artigos 93.º, 107.º e 108.º do Tratado, ⇐ os Estados-Membros devem instituir mecanismos adequados, ~~conjuntamente com as empresas de transporte ferroviário públicas existentes,~~ destinados a contribuir para a redução do endividamento das empresas ⊗ ferroviárias públicas ou controladas pelo Estado ⊗ a um nível que não entrave uma gestão financeira sã, e a realizar o saneamento da respectiva situação financeira.

2. Para ⊗ efeitos do n.º 1 ⊗, os Estados-Membros ⊗ devem exigir ⊗ que a contabilidade dessas empresas seja dotada de um serviço distinto de amortização das dívidas.

Podem ser transferidos para o passivo deste serviço, até completa amortização, todos os empréstimos contraídos pela empresa, tanto para o financiamento de investimentos como para a cobertura dos excedentes das despesas de exploração resultantes da actividade de transporte ferroviário ou da gestão da infra-estrutura ferroviária. As dívidas provenientes de actividades de filiais não podem ser tidas em conta.

↓ texto renovado

3. Os n.ºs 1 e 2 não se aplicam às dívidas, e respectivos juros, incorridas pelas empresas após 15 de Março de 2001 ou, no caso dos Estados-Membros cuja adesão à União ocorreu depois de 15 de Março de 2001, após a data da sua adesão.

↓ 2001/12/CE Art. 1.9

~~3. A concessão das ajudas dos Estados-Membros destinadas à anulação das dívidas a que se refere o presente artigo processar-se-á na observância dos artigos 73.º, 87.º e 88.º do Tratado.~~

↓ 91/440/CEE (adaptado)

SECÇÃO 4

ACESSO À INFRA-ESTRUTURA E AOS SERVIÇOS FERROVIÁRIOS

↓ 2001/12/CE Art. 1.11
(adaptado)

Artigo 10.º

Condições de acesso à infra-estrutura ferroviária

~~2. É concedido às empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo artigo 2.º, em condições equitativas, o direito de acesso à infra-estrutura dos outros Estados-Membros para fins de exploração de serviços de transportes combinados internacionais de mercadorias.~~

↓ 2004/51/CE Art. 1.2(a)
(adaptado)
⇒ texto renovado

~~3. É concedido às empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo artigo 2.º o direito de acesso, em condições equitativas, à rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias definida no artigo 10.ºA e no anexo I e, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2006, a toda a rede ferroviária, para fins de exploração de serviços de transporte internacional de mercadorias.~~

1. ~~Além disso, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2007,~~ É concedido às empresas ferroviárias abrangidas pela presente directiva o direito de acesso, em condições equitativas, não-discriminatórias e transparentes, à infra-estrutura de todos os Estados-Membros para fins de exploração de todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, incluindo o acesso por via férrea aos portos.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

2. ~~Até 1 de Janeiro de 2010,~~ as empresas ferroviárias abrangidas pela presente directiva devem beneficiar do direito de acesso à infra-estrutura de todos os Estados-Membros para a exploração de serviços internacionais de transporte de passageiros. No decurso de um serviço internacional de transporte de passageiros, as empresas ferroviárias podem embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajecto internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado-Membro.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8

O direito de acesso à infra-estrutura dos Estados-Membros para os quais a quota de transporte ferroviário internacional de passageiros constitui mais de metade do volume de passageiros das empresas ferroviárias nesse Estado-Membro é concedido até 31 de Dezembro de 2011.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

A pedido das autoridades competentes pertinentes ou das empresas ferroviárias interessadas, a entidade ou entidades reguladoras competentes a que se refere o artigo 55.º devem determinar se o objectivo principal do serviço é o transporte de passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes.

↓ texto renovado

A Comissão pode adoptar medidas de execução que especifiquem o procedimento e os critérios a adoptar para efeitos da aplicação do presente número. Essas medidas, que se destinam a assegurar a aplicação da presente directiva em condições uniformes, devem ser adoptadas como actos de execução, em conformidade com o artigo 63.º, n.º 3.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

Artigo 11.º

Limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros

1. Os Estados-Membros podem limitar o direito de acesso previsto no artigo 10.º nos serviços entre um local de partida e um local de destino que sejam objecto de um ou vários contratos de serviço público nos termos da legislação da União em vigor. Tal limitação não pode criar restrições ao direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajecto de um serviço internacional, nomeadamente em estações situadas no mesmo Estado-Membro, salvo se o exercício desse direito comprometer o equilíbrio económico de um contrato de serviço público.

2. Os riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público são determinados pela entidade ou entidades reguladoras relevantes, a que se refere o artigo 55.º, após uma análise económica objectiva, baseada em critérios pré-definidos, a pedido:

↓ 2007/58/CE Art. 1.8

- a) da autoridade ou autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público;
- b) de qualquer outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo;
- c) do gestor da infra-estrutura;
- d) da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

As autoridades competentes e as empresas ferroviárias que prestam os serviços públicos fornecem à entidade ou entidades reguladoras relevantes as informações de que estas possam razoavelmente necessitar para tomar uma decisão. A entidade reguladora analisa as informações fornecidas, consultando, se necessário, todas as partes relevantes e informa-as da sua decisão fundamentada num prazo razoável pré-estabelecido que não pode exceder dois meses a contar da data de recepção de todas as informações pertinentes.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

3. A entidade reguladora fundamenta a sua decisão e especifica o prazo e as condições em que ☒ as entidades indicadas a seguir podem requerer a reapreciação da decisão ☒ :

↓ 2007/58/CE Art. 1.8

- a) a autoridade ou autoridades competentes;
 - b) o gestor da infra-estrutura;
 - c) a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público;
 - d) a empresa ferroviária que solicita o acesso.
-

↓ texto renovado

4. A Comissão pode adoptar medidas de execução que especifiquem o procedimento e os critérios a adoptar para efeitos da aplicação dos n.ºs 1, 2 e 3. Essas medidas, que se destinam a assegurar a aplicação da presente directiva em condições uniformes, devem ser adoptadas como actos de execução, em conformidade com o artigo 63.º, n.º 3.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

5. Os Estados-Membros podem também limitar o direito de embarque e desembarque de passageiros em estações do mesmo Estado-Membro no trajecto de um serviço internacional de passageiros caso tenham sido concedidos direitos exclusivos de transporte de passageiros entre essas estações ao abrigo de um contrato de concessão adjudicado antes de 4 de Dezembro de 2007, com base num concurso público justo e aberto à concorrência e em conformidade com os princípios aplicáveis do direito ☒ da União ☒ . Esta limitação pode

continuar a aplicar-se durante a validade inicial do contrato ou durante quinze anos, consoante o período mais curto.

~~3d. As disposições da presente directiva não obrigam os Estados-Membros a conceder, antes de 1 de Janeiro de 2010, o direito de acesso referido no n.º 3 A às empresas ferroviárias e às sucursais por elas directa ou indirectamente controladas, licenciadas num Estado-Membro em que não sejam conferidos direitos de acesso de natureza semelhante.~~

6. Os Estados-Membros devem assegurar que as decisões a que se referem os n.ºs 1, 2, 3 e 5 sejam submetidas a controlo jurisdicional.

⊠ Artigo 12.º ⊠

⊠ Taxas aplicáveis às empresas ferroviárias que prestam serviços de passageiros ⊠

↓ 2007/58/CE Art. 1.8

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 11.º, n.º 2, os Estados-Membros podem, nas condições fixadas no presente artigo, autorizar a autoridade responsável pelos serviços de transporte ferroviário de passageiros a cobrar às empresas ferroviárias que asseguram um serviço de passageiros uma taxa aplicável à exploração de ligações da competência dessa autoridade e que sejam efectuadas entre duas estações desse Estado-Membro.

Nesse caso, as empresas ferroviárias que asseguram serviços de transporte nacional ou internacional de passageiros estão sujeitas ao pagamento da mesma taxa pela exploração das ligações da competência dessa autoridade.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8 (adaptado)

2. A taxa destina-se a compensar essa autoridade pelas obrigações de serviço público no contexto de contratos de serviço público adjudicados nos termos do direito ⊠ da União ⊠. O produto resultante da aplicação dessa taxa e pago a título de compensação não pode exceder o necessário para cobrir a totalidade ou parte das despesas incorridas devido ao cumprimento das obrigações de serviço público relevantes, tendo em consideração os recibos pertinentes e um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações.

3. A taxa deve ser conforme com o direito ⊠ da União ⊠ e respeitar, em particular, os princípios da equidade, da transparência, da não discriminação e da proporcionalidade, nomeadamente entre o preço médio do serviço prestado ao passageiro e o nível da taxa. A totalidade das taxas aplicadas nos termos do presente parágrafo não deve pôr em risco a viabilidade económica do serviço de transporte ferroviário de passageiros relativamente ao qual as taxas são cobradas.

↓ 2007/58/CE Art. 1.8

4. As autoridades competentes devem conservar as informações necessárias para assegurar a possibilidade de rastrear a origem das taxas e a utilização que lhes é dada. Os Estados-Membros comunicam estas informações à Comissão.

↓ 2001/12/CE Art. 1.11

~~4. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão deve analisar, em cada caso específico, a aplicação e execução do presente artigo e, no prazo de dois meses a contar da data de recepção do pedido e após consulta do Comité referido no n.º 2 do artigo 11.ºA, decidir se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão deve comunicar a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.~~

~~Sem prejuízo do disposto no artigo 226.º do Tratado, qualquer Estado-Membro pode submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode, em circunstâncias excepcionais, tomar uma decisão diferente no prazo de um mês.~~

↓ 2004/51/CE Art. 1.2(c)

~~6. São fornecidos a todas as empresas ferroviárias, de forma não discriminatória e transparente, serviços e vias de acesso aos serviços dos terminais e portos ligados a actividades ferroviárias referidos nos n.ºs 1, 2 e 3, que sirvam ou possam servir mais de um cliente final, podendo os pedidos das empresas ferroviárias estar sujeitos a restrições apenas no caso de existirem alternativas ferroviárias viáveis em condições de mercado.~~

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 13.º

☒ Condições de acesso aos ☒ serviços

1. As empresas ferroviárias têm direito, numa base não-discriminatória, ao pacote mínimo de acesso ☒ previsto ☒ no anexo III, ponto 1.

2. Os serviços referidos no anexo III, ponto 2, ☒ devem ser fornecidos ☒ ⇒ por todos os operadores de instalações de serviço ⇐ de modo não discriminatório e os pedidos de empresas de transporte ferroviário só podem ser recusados quando existam alternativas viáveis em condições normais de mercado. Se os serviços não forem prestados por um gestor da infra-estrutura, o fornecedor da «infra-estrutura principal» envidará todos os esforços razoáveis para facilitar a prestação desses serviços.

↓ texto renovado

Se fizer parte de uma entidade ou empresa que também exerce a actividade e tem uma posição dominante em, pelo menos, um dos mercados de serviços de transporte ferroviário para os quais a instalação é utilizada, o operador da instalação de serviço deve estar organizado de modo a ser independente, no plano jurídico, organizativo e decisório, dessa entidade ou empresa.

Os pedidos de acesso à instalação de serviço apresentados pelas empresas ferroviárias só podem ser indeferidos se existirem alternativas viáveis que permitam a realização do serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa no mesmo itinerário em condições

economicamente aceitáveis. O ónus da prova da existência de uma alternativa viável cabe ao operador da instalação de serviço.

Em caso de conflito entre os diferentes pedidos, o operador da instalação de serviço deve procurar conjugar o melhor possível todos os pedidos. Se não existir uma alternativa viável e não for possível atender todos os pedidos de capacidade formulados para a instalação em causa com base nas necessidades comprovadas, a entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º deve, se lhe for feita uma reclamação ou por sua própria iniciativa, tomar as medidas adequadas para assegurar que uma parte adequada da capacidade seja atribuída a empresas ferroviárias que não façam parte da entidade ou empresa a que também pertence o operador da instalação. A utilização de instalações de manutenção ou outras instalações técnicas de construção recente, destinadas a material circulante novo específico, pode, contudo, ser reservada a uma única empresa ferroviária durante um período de cinco anos a contar da data de entrada em serviço da instalação.

Se a instalação de serviço tiver estado inactiva durante pelo menos dois anos consecutivos, o seu proprietário deve anunciar publicamente a sua disponibilidade para arrendamento.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

3. Sempre que preste algum dos serviços indicados no anexo III, ponto 3, sob a designação de «serviços adicionais», o gestor da infra-estrutura deve prestá-lo ☒ de forma não-discriminatória a pedido das empresas ferroviárias ☒.

↓ 2001/14/CE

4. As empresas ferroviárias podem requerer ao gestor da infra-estrutura, ou a outros fornecedores, um conjunto de serviços auxiliares, enumerados no anexo III, ponto 4. O gestor da infra-estrutura não é obrigado a prestar esses serviços.

↓ texto renovado

5. O anexo III pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.

↓ 2001/12/CE Art. 1.12

~~Artigo 10.º A~~

~~1. A rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias (RTTFM) compreende os seguintes elementos:~~

~~a) As linhas ferroviárias indicadas nos mapas constantes do anexo I;~~

~~b) Itinerários alternativos, sempre que se justifique, em especial em zonas congestionadas da infra-estrutura na aceção da Directiva 2001/14/CE. Sempre que estes itinerários sejam propostos, e na medida do possível, deverá ser mantido o tempo de duração da viagem;~~

~~c) As vias de acesso a terminais que sirvam ou possam servir mais de um cliente final e outros locais e instalações, incluindo ramais de carga e descarga nesses locais e instalações;~~

~~d) As vias de acesso aos portos constantes do anexo I, incluindo ramais de carga e descarga.~~

~~2. Os ramais mencionados nas alíneas e) e d) do n.º 1 cobrem, em qualquer dos sentidos, 50 quilómetros ou 20 % da extensão da viagem nas linhas ferroviárias referidas na alínea a) do n.º 1, consoante o valor mais elevado.~~

~~A Bélgica e o Luxemburgo, Estados-Membros com uma rede relativamente pequena ou concentrada, podem limitar o comprimento dos ramais, no primeiro ano a contar de 15 de Março de 2003, a menos de 20 quilómetros e, até ao fim do segundo ano, a menos de 40 quilómetros.~~

↓ texto renovado

SECÇÃO 5

ACORDOS TRANSFRONTEIRAS

Artigo 14.º

Princípios gerais aplicáveis aos acordos transfronteiras

1. São nulas e sem efeito as disposições de acordos transfronteiras entre Estados-Membros que discriminem entre empresas ferroviárias ou que restrinjam o direito das empresas ferroviárias de prestarem serviços transfronteiras.

Esses acordos devem ser comunicados à Comissão. A Comissão deve verificar a sua conformidade com as disposições da presente directiva e decidir, mediante o procedimento a que se refere o artigo 64.º, n.º 2, se podem continuar a aplicar-se. A Comissão deve comunicar a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.

2. Sem prejuízo da repartição de competências entre a União e os Estados-Membros, em conformidade com o direito da União, a negociação e a aplicação de acordos transfronteiras entre Estados-Membros e países terceiros estão sujeitas a um procedimento de cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão.

A Comissão pode adoptar medidas de execução que especifiquem o procedimento a adoptar para efeitos da aplicação do presente número. Essas medidas, que se destinam a assegurar a aplicação da presente directiva em condições uniformes, devem ser adoptadas como actos de execução, em conformidade com o artigo 63.º, n.º 3.

↓ 2001/12/CE Art. 1.13
(adaptado)
⇒ texto renovado

SECÇÃO 6

ACOMPANHAMENTO PELA COMISSÃO

Artigo 15.º

⊗ Âmbito da monitorização do mercado ⊗

1. ~~O mais tardar em 15 de Setembro de 2001, a~~ A Comissão deve tomar as medidas necessárias para acompanhar a conjuntura técnica e económica bem como a evolução do mercado europeu dos transportes ferroviários. ~~A Comissão deve assegurar a disponibilização dos meios adequados para permitir a supervisão eficaz deste sector.~~

2. Neste contexto, a Comissão associa estreitamente aos seus trabalhos representantes dos Estados-Membros e dos sectores interessados, a fim de lhes permitir acompanhar melhor o desenvolvimento do sector ferroviário e a evolução do mercado, avaliar o efeito das medidas tomadas e analisar o impacto das medidas previstas pela Comissão.

3. A Comissão deve acompanhar a utilização das redes e a evolução das condições-quadro no sector ferroviário, em especial a tarifação da utilização da infra-estrutura, a repartição da capacidade, ⇒ o investimento na infra-estrutura ferroviária, a evolução dos preços e da qualidade dos serviços de transporte ferroviário, os serviços de transporte ferroviário abrangidos por contratos de serviço público ⇐, ~~a regulamentação e da segurança~~ o licenciamento e o nível da harmonização ⊗ entre Estados-Membros ⊗ . O sistema deve assegurar uma cooperação activa entre as entidades reguladoras competentes dos Estados-Membros.

↓ 2001/12/CE Art. 1.13
⇒ texto renovado

4. A Comissão deve informar ⇒ regularmente ⇐ o Parlamento Europeu e o Conselho sobre:

a) A evolução do mercado interno dos serviços de transporte ferroviário;

↓ 2001/12/CE Art. 1.13
(adaptado)

b) As condições-quadro ⊗ , incluindo as respeitantes aos serviços de transporte público ferroviário de passageiros ⊗ ;

↓ 2004/51/CE Art. 1.3

c) A situação da rede ferroviária europeia;

↓ 2001/12/CE Art. 1.13

- d) A utilização dos direitos de acesso;
 - e) Os obstáculos a uma utilização mais eficaz dos serviços ferroviários;
 - f) As limitações da infra-estrutura;
 - g) As necessidades em termos de legislação.
-

↓ texto renovado

5. Para efeitos da monitorização do mercado pela Comissão, os Estados-Membros devem fornecer-lhe anualmente as informações indicadas no anexo IV, bem como todos os outros dados necessários que lhes sejam solicitados pela Comissão.

O anexo IV pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.

↓ 2001/13/CE Art. 1(3)
(adaptado)

⊗ **CAPÍTULO III** ⊗

⊗ **LICENCIAMENTO DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS** ⊗

⊗ **SECÇÃO 1** ⊗

⊗ **ORGANISMO RESPONSÁVEL PELA CONCESSÃO DAS LICENÇAS** ⊗

Artigo 16.º

⊗ **Organismo responsável pela concessão das licenças ferroviárias** ⊗

↓ 2001/13/CE Art. 1(3)

Cada Estado-Membro designa o organismo responsável pela concessão das licenças e pelo cumprimento das obrigações previstas no presente capítulo.

↓ 2001/13/CE Art. 1(3)
(adaptado)

O organismo ⊗ designado ⊗ não ⊗ deve ⊗ prestar serviços de transporte ferroviário e ⊗ deve ⊗ ser independente das empresas ⊗ ou entidades ⊗ que os prestam.

↓ 95/18/CE (adaptado)

SECÇÃO 2

⊗ **CONDIÇÕES DE OBTENÇÃO DA LICENÇA** ⊗

Artigo 17.º

⊗ **Requisitos gerais** ⊗

↓ 95/18/CE
⇒ texto renovado

1. Uma empresa ferroviária tem o direito de solicitar uma licença no Estado-Membro em que está estabelecida ⇒ , desde que mais de 50% do seu capital pertença na sua totalidade a Estados-Membros ou a nacionais de Estados-Membros e ela seja efectivamente controlada por estes, directamente ou indirectamente através de uma ou várias empresas, salvo disposição em contrário constante de um acordo celebrado com um país terceiro no qual a União Europeia seja parte ⇐.

2. Os Estados-Membros não devem conceder licenças nem manter a validade destas em caso de incumprimento das condições constantes do presente capítulo .

3. Uma empresa ferroviária que preencha as condições estabelecidas no presente capítulo tem direito a receber uma licença.

4. Uma empresa ferroviária não pode prestar os serviços de transporte ferroviário abrangidos pelo presente capítulo se não dispuser de uma licença adequada ao tipo de serviços a prestar.

Todavia, esta licença não confere por si só qualquer direito de acesso à infra-estrutura ferroviária.

↓ texto renovado

5. A Comissão pode adoptar medidas de execução que especifiquem o procedimento a adoptar para efeitos da aplicação do presente artigo, nomeadamente a utilização de um modelo comum de licença. Essas medidas, que se destinam a assegurar a aplicação da presente directiva em condições uniformes, devem ser adoptadas como actos de execução, em conformidade com o artigo 63.º, n.º 3.

↓ 95/18/CE (adaptado)

Artigo 18.º

⊗ Condições de obtenção da licença ⊗

↓ 95/18/CE

Qualquer empresa ferroviária deve poder provar às autoridades responsáveis pela concessão de licenças do Estado-Membro em causa, antes do início das suas actividades, que poderá satisfazer, em qualquer momento, as condições relativas à boa reputação, capacidade financeira e competência profissional, bem como à cobertura da sua responsabilidade civil, previstas nos artigos 19.º a 22.º .

↓ 95/18/CE (adaptado)

Para ⊗ este ⊗ efeito, as empresas que requererem uma licença devem apresentar toda a informação necessária.

Artigo 19.º

⊗ Requisitos de boa reputação ⊗

↓ 95/18/CE

Os Estados-Membros devem definir em que condições se encontra preenchida a exigência de boa reputação para garantir que nem a empresa ferroviária que requer a licença nem as pessoas responsáveis pela sua gestão:

↓ 95/18/CE Art. 5 e 6

- a) foram condenadas por infracção penal grave, incluindo infracções de natureza comercial;
- b) foram objecto de um processo de falência;
- c) foram condenadas por infracções graves à legislação específica aplicável aos transportes;

↓ 2001/13/CE Art. 1(5)

- d) foram condenadas por infracções graves ou reiteradas às obrigações que para elas decorram do direito social ou do trabalho, incluindo as resultantes de legislação relativa à protecção do trabalho e de legislação em matéria aduaneira, no caso de uma empresa que pretenda efectuar transportes transfronteiriços de mercadorias, sujeitos a trâmites aduaneiros.

↓ 95/18/CE (adaptado)

Artigo 20.º

⊗ **Requisitos de capacidade financeira** ⊗

↓ 95/18/CE

Os requisitos em matéria de capacidade financeira estão preenchidos se a empresa ferroviária que requer a licença puder provar que está em condições de cumprir as suas obrigações efectivas e potenciais, definidas segundo previsões realistas, por um período de doze meses.

↓ 95/18/CE (adaptado)

Para ⊗ este ⊗ efeito, os pedidos de licença devem ser acompanhados, pelo menos, das informações constantes do anexo V .

↓ texto renovado

O anexo V pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.

↓ 2004/49/CE Art. 29(1)
(adaptado)

Artigo 21.º

⊗ **Requisitos de competência profissional** ⊗

Consideram-se preenchidas as condições relativas à competência profissional sempre que a empresa ferroviária que requer a licença ☒ puder demonstrar que ☒ dispõe ou virá a dispor de uma organização de gestão que possui a experiência ou os conhecimentos necessários para exercer um controlo de exploração e uma supervisão seguros e eficazes no que se refere ao tipo de operações especificado na licença.

↓ 95/18/CE (adaptado)

Artigo 22.º

☒ Requisitos de responsabilidade civil ☒

↓ 95/18/CE

⇒ texto renovado

⇒ Sem prejuízo do disposto no capítulo III do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶, ☒ em aplicação das legislações nacionais e internacionais, as empresas ferroviárias devem subscrever um seguro ~~ou um acordo equivalente, com cobertura~~ de responsabilidade civil em caso de acidente, especialmente no que se refere à ~~passageiros, bagagem,~~ carga, correio e terceiros.

↓ 95/18/CE (adaptado)

SECÇÃO 3

VALIDADE DA LICENÇA

Artigo 23.º

☒ Âmbito e período de validade ☒

↓ 2001/13/CE Art.1(4) (adaptado)

1. As licenças são válidas em todo o território da ☒ União ☒.

↓ 95/18/CE (adaptado)

2. A licença é válida enquanto a empresa ferroviária preencher as condições estabelecidas no presente capítulo. Contudo, a autoridade responsável pode prescrever uma revisão a intervalos regulares. ☒ Se for esse o caso, a revisão faz-se pelo menos de cinco em cinco anos. ☒

↓ 95/18/CE

¹⁶ JO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

3. A própria licença pode conter disposições específicas relativas à sua suspensão ou revogação.

↓ 95/18/CE (adaptado)

Artigo 24.º

⊗ Licença temporária, suspensão e aprovação ⊗

↓ 95/18/CE

1. A autoridade responsável pela concessão da licença pode, se existirem sérias dúvidas quanto ao cumprimento das condições estabelecidas nas secções 2 e 3 do presente capítulo, e especialmente no artigo 18.º, por parte de uma empresa ferroviária detentora de uma licença, verificar, em qualquer altura, se essas condições são ou não respeitadas.

A autoridade responsável pela concessão da licença suspende ou revoga a licença se verificar que a empresa ferroviária deixou de obedecer às condições previstas .

2. Sempre que a autoridade responsável pela concessão da licença de um Estado-Membro verificar que existem sérias dúvidas quanto ao respeito das condições definidas no presente capítulo por uma empresa ferroviária à qual foi concedida uma licença pela autoridade de outro Estado-Membro, informa sem demora esta autoridade de tal facto.

3. Não obstante o disposto no n.º 1, quando uma licença for suspensa ou revogada por não preenchimento das condições relativas à capacidade financeira, a autoridade responsável pela concessão da licença pode conceder uma licença temporária durante a reorganização da empresa ferroviária, desde que a segurança não esteja em risco. No entanto, tal licença temporária apenas é válida durante um prazo máximo de seis meses a contar da data da sua concessão.

↓ 95/18/CE Art. 11 (adaptado)

4. Quando uma empresa ferroviária tiver cessado as suas actividades há seis meses ou não tiver iniciado as suas actividades ⊗ nos ⊗ seis meses ⊗ seguintes à ⊗ concessão da licença, a autoridade responsável pela concessão da licença decide se esta deve ser novamente submetida a aprovação ou suspensa.

↓ 95/18/CE

Em caso de início da actividade, a empresa ferroviária pode solicitar que seja fixado um prazo mais longo, tendo em conta a especificidade dos serviços prestados.

5. Em caso de se verificar uma alteração que afecte a situação jurídica de uma empresa ferroviária, especialmente em caso de fusão ou aquisição, a autoridade responsável pela concessão da licença pode decidir se esta deve ser novamente submetida a aprovação. A empresa ferroviária em questão pode prosseguir as suas actividades, a não ser que a autoridade responsável pela concessão da licença considere que isso implica riscos em matéria de segurança. Nesse caso, a decisão deve ser fundamentada.

6. Sempre que uma empresa ferroviária pretender alterar ou ampliar significativamente as suas actividades, a licença deve ser submetida à autoridade responsável pela sua concessão, a fim de ser reexaminada.

7. Uma empresa ferroviária que tenha pendente contra si um processo de falência ou similar não é autorizada pela autoridade responsável pela concessão da licença a manter a sua licença se a referida autoridade considerar que não existem perspectivas realistas para uma recuperação financeira satisfatória num período de tempo razoável.

↓ 2001/13/CE Art.1(6)

8. Sempre que a autoridade responsável pela concessão da licença a conceda, suspenda, revogue ou altere, o Estado-Membro em questão informa imediatamente a Comissão desse facto. Esta, por sua vez, informa sem demora os restantes Estados-Membros.

↓ 2001/13/CE Art. 1(7)

Artigo 12.º

~~1. Para além das regras estabelecidas na presente directiva, a empresa de transporte ferroviário respeitará também a legislação nacional e as disposições regulamentares compatíveis com o direito comunitário e aplicadas de maneira não discriminatória, nomeadamente no que se refere a:~~

~~(a) Condições técnicas e operacionais específicas dos serviços ferroviários;~~

~~(b) Condições de segurança aplicáveis ao pessoal, ao material circulante e à organização interna da empresa;~~

~~(c) Disposições em matéria de saúde, segurança, condições sociais e direitos dos trabalhadores e dos utilizadores;~~

~~(d) Requisitos aplicáveis a todas as empresas do sector ferroviário relevantes destinadas a oferecer benefícios ou protecção aos consumidores.~~

~~2. As empresas de transporte ferroviário podem, em qualquer momento, apresentar à Comissão a questão da compatibilidade dos requisitos da legislação nacional com a legislação comunitária bem como a questão de saber se esses requisitos são aplicados de maneira não discriminatória.~~

~~Se a Comissão considerar que as disposições da presente directiva não foram respeitadas, deverá dar parecer sobre a interpretação correcta da directiva, sem prejuízo do artigo 226.º do Tratado.~~

Artigo 13.º

~~As empresas de transporte ferroviário devem respeitar os acordos aplicáveis ao transporte internacional ferroviário em vigor no Estado-Membro em que operam e devem igualmente cumprir as disposições aduaneiras e fiscais aplicáveis.~~

↓ 95/18/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 25.º

⊗ **Procedimento de concessão das licenças** ⊗

1. Os procedimentos de concessão das licenças serão publicados pela ~~Estado-membro interessado~~ ⇒ autoridade responsável pela sua concessão ⇐ , que desse facto informará a ~~Comissão~~ ⇒ Agência Ferroviária Europeia ⇐ .

2. A autoridade responsável pela concessão da licença toma uma decisão sobre o respectivo pedido o mais rapidamente possível e o mais tardar três meses após lhe terem sido apresentadas todas as informações necessárias, nomeadamente os dados referidos no anexo V. ⊗ A autoridade responsável pela concessão da licença deve ter em conta a informação disponível. ⊗ A decisão é comunicada ⇒ sem demora ⇐ à empresa ferroviária requerente. Qualquer recusa deve ser fundamentada.

3. Os Estados-Membros devem garantir que as decisões das autoridades responsáveis pela concessão de licenças possam ser submetidas a controlo jurisdicional.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

CAPÍTULO IV

⊗ **APLICAÇÃO DE TAXAS DE UTILIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA E REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE DA INFRA-ESTRUTURA** ⊗

SECÇÃO 1

⊗ **PRINCÍPIOS GERAIS** ⊗

⊗ *Artigo 26.º* ⊗

⊗ **Utilização eficaz da capacidade da infra-estrutura** ⊗

↓ 2001/14/CE

Os Estados-Membros devem assegurar que os regimes de tarifação e de repartição da capacidade da infra-estrutura ferroviária respeitem os princípios estabelecidos na presente directiva permitindo, assim, que o gestor da infra-estrutura comercialize a capacidade da infra-estrutura disponível e a utilize optimizada e eficazmente.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 27.º

Especificações da rede

1. Após consulta às partes interessadas, incluindo a entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º, o gestor da infra-estrutura deve elaborar e publicar as especificações da rede, que podem ser obtidas contra pagamento de uma taxa que não pode ser superior ao custo de publicação desse documento. ⇒ As especificações da rede devem ser publicadas em pelo menos duas línguas oficiais da União. O conteúdo das especificações da rede deve ser disponibilizado gratuitamente, em formato electrónico, no portal Web da Agência Ferroviária Europeia ⇐.

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

2. Essas especificações devem enunciar as características da infra-estrutura à disposição das empresas ferroviárias e conterão informações que precisem as condições de acesso à infra-estrutura ferroviária ⇒ e às instalações de serviço ⇐ em causa. O conteúdo das especificações da rede consta do anexo VI.

⇓ texto renovado

O anexo VI pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

3. As especificações da rede devem ser actualizadas e, se necessário, alteradas .

↓ 2001/14/CE

4. As especificações da rede devem ser publicadas o mais tardar quatro meses antes do prazo de apresentação dos pedidos de capacidade da infra-estrutura.

↓ 2004/51/CE Art. 1.2(b)
(adaptado)

Artigo 28.º

Acordos entre empresas ferroviárias e gestores de infra-estruturas

Qualquer empresa ferroviária que efectue serviços de transporte ferroviário deve celebrar com o gestor da infra-estrutura ferroviária utilizada os acordos de direito público ou privado necessários. As condições que regulam esses acordos devem ter um carácter não-discriminatório e transparente, e obedecer ao disposto na presente directiva.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

SECÇÃO 2

TAXAS DE UTILIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA ☒ E DE SERVIÇO ☒

↓ 2001/14/CE

Artigo 29.º

Fixação, determinação e cobrança de taxas

1. Os Estados-Membros devem definir um quadro para a tarifação, respeitando todavia a independência de gestão prevista no artigo 4.º.

↓ 2001/14/CE Art. 4

Sob a condição de independência de gestão, os Estados-Membros devem proceder também ao estabelecimento de regras de tarifação específicas, ou delegar essas funções no gestor da infra-estrutura.

↓ texto renovado

Os Estados-Membros devem assegurar que o quadro e as regras de tarifação são publicados nas especificações da rede.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

☒ Cabe ao gestor da infra-estrutura fixar e cobrar ☒ as taxas de utilização da infra-estrutura.

2. ☒ Os Estados-Membros devem assegurar que ☒ os gestores das infra-estruturas cooperam no sentido de ☒ permitir a aplicação de regimes ☒ eficazes ☒ de tarifação ☒ dos serviços ferroviários que utilizem mais de uma rede de infra-estruturas. ☒ Os gestores das infra-estruturas ☒ devem, em especial, procurar garantir a maior competitividade possível ~~do transporte~~ ⇒ dos serviços ⇐ ferroviários internacionais ~~de mercadorias~~ e assegurar uma utilização eficaz ☒ das redes ferroviárias ☒.

↓ texto renovado

Os Estados-Membros devem assegurar que os representantes dos gestores de infra-estruturas cujas decisões em matéria de tarifação tenham repercussões noutras infra-estruturas se associam a fim de coordenar a tarifação e a cobrança das taxas de utilização da infra-estrutura em causa ao nível internacional.

↓ 2001/14/CE

3. Excepto quando sejam tomadas disposições específicas ao abrigo do artigo 32.º, n.º 2, o gestor da infra-estrutura deve garantir que os princípios em que se baseia o regime de tarifação em vigor sejam os mesmos em toda a rede.

4. O gestor da infra-estrutura deve garantir que o regime de tarifação seja aplicado de modo a que as taxas cobradas às diferentes empresas ferroviárias que prestam serviços equivalentes num segmento análogo de mercado sejam equivalentes e não-discriminatórias e que as taxas efectivamente aplicadas observem o disposto nas regras definidas nas especificações da rede.

5. O gestor da infra-estrutura ~~ou o organismo de tarifação~~ deve respeitar o sigilo comercial da informação que lhe for fornecida pelos candidatos.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artigo 30.º

Custos e contabilidade da infra-estrutura

1. Tendo devidamente em conta as exigências de segurança e a preservação e melhoria da qualidade de serviço da infra-estrutura, o gestor da infra-estrutura deve ter acesso a incentivos conducentes à redução dos custos de fornecimento da infra-estrutura e do nível das taxas de acesso à mesma.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que o n.º 1 seja executado através de um contrato celebrado entre a autoridade competente e o gestor da infra-estrutura, válido por um período não inferior a cinco anos e que preveja o financiamento estatal, ~~quer através da instituição de medidas reguladoras apropriadas, com os poderes necessários.~~

3. ~~Se existir um contrato~~ Os termos do contrato e a estrutura dos pagamentos destinados a assegurar um financiamento ao gestor da infra-estrutura devem ser previamente acordados para abranger todo o período contratual .

↓ texto renovado

Os princípios e parâmetros básicos desses acordos são definidos no anexo VII, o qual pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.

Os Estados-Membros devem consultar as partes interessadas pelo menos um mês antes da assinatura do contrato e publicá-lo no prazo de um mês a contar da sua celebração.

O gestor da infra-estrutura deve assegurar que o seu plano de exploração é coerente com as disposições do contrato.

A entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º deve verificar se as receitas previsíveis do gestor da infra-estrutura a médio e longo prazo lhe permitem realizar os objectivos de desempenho acordados e formular, pelo menos um mês antes da assinatura do contrato, as recomendações pertinentes.

Caso pretenda desviar-se dessas recomendações, a autoridade competente deve justificá-lo à entidade reguladora.

4. O gestor da infra-estrutura deve elaborar e manter actualizado um inventário dos activos que gere, o qual deve especificar o valor actualizado dos activos e incluir elementos detalhados sobre as despesas com a renovação e modernização da infra-estrutura.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

5. ⇒ O gestor da infra-estrutura e os operadores das instalações de serviço devem definir um método de imputação de custos aos vários serviços oferecidos de acordo com o anexo III e aos diferentes tipos de veículos ferroviários, o qual se deve basear nos melhores conhecimentos disponíveis em matéria de origem dos custos e nos princípios de tarifação a que se refere o artigo 31.º. ~~É estabelecido um método de imputação de custos.~~ Os Estados-Membros podem exigir aprovação prévia. Esse método deve ser adaptado de vez em quando ☒ de modo a corresponder ☒ às melhores práticas internacionais.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 31.º

Princípios de tarifação

1. As taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária ☒ e das instalações de serviço ☒ são pagas ao gestor da infra-estrutura ☒ e ao operador da instalação de serviço, respectivamente, ☒ e utilizadas no financiamento da sua actividade.

2. Os Estados-Membros ⇒ devem ⇐ ~~podem~~ requerer ao gestor da infra-estrutura ☒ e aos operadores das instalações de serviço ☒ que forneçam ⇒ à entidade reguladora ⇐ todas as informações necessárias sobre as taxas aplicadas. O gestor da infra-estrutura ☒ e os operadores das instalações de serviço ☒ devem, nesse contexto, estar em condições de ☒ demonstrar ☒ ⇒ a cada empresa ferroviária ⇐ que as taxas de utilização da infra-estrutura ☒ e de serviço ☒ efectivamente facturadas ☒ à empresa ferroviária ☒, por força do disposto nos artigos 30.º a 37.º, observam a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas previstas nas especificações da rede.

3. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 4 e 5 do presente artigo e no artigo 32.º, as taxas de utilização do pacote mínimo de acesso ~~e do acesso por via férrea às instalações de serviços~~ devem corresponder ao custo directamente imputável à exploração do serviço ferroviário ☒, em conformidade com o anexo VIII, ponto 1 ☒.

↓ texto renovado

O anexo VIII, ponto 1, pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

4. As ~~taxas~~ de utilização da infra-estrutura podem incluir uma componente que reflita a escassez de capacidade da secção identificável da infra-estrutura durante os períodos de congestionamento.

↓ texto renovado

5. Nos casos em que a legislação da União autorizar a tarifação dos custos dos efeitos do ruído no transporte rodoviário de mercadorias, as taxas de utilização da infra-estrutura devem ser modificadas de modo a ter em conta o custo dos efeitos do ruído causado pela exploração da composição, de acordo com o anexo VIII, ponto 2.

O anexo VIII, ponto 2, pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º, nomeadamente para especificar os elementos das taxas diferenciadas de utilização da infra-estrutura.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

As ~~taxas~~ de utilização da infra-estrutura podem ser modificadas para ter em conta o custo dos outros efeitos ambientais provocados pela exploração da composição ~~⇒ não referidos no anexo VIII, ponto 2~~. Qualquer ~~modificação~~ deste tipo ~~⇒~~, susceptível de assegurar a internalização dos custos externos da poluição atmosférica decorrente da exploração do serviço ferroviário, ~~⇒~~ deve ser diferenciada em função da magnitude do efeito causado.

No entanto, a tarifação dos ~~⇒ outros~~ custos ambientais que implique um aumento do montante global das receitas realizadas pelo gestor da infra-estrutura só é permitida se ~~⇒ autorizada pela legislação da União para o~~ ~~a um nível comparável também nos outros modos de transporte~~ ~~⇒ rodoviário de mercadorias~~ ~~⇐ concorrentes~~. ~~Na falta de um nível comparável de~~. ~~⇐~~ Se a ~~⇐~~ legislação da União não autorizar a ~~⇐~~ tarifação ~~⇐~~ desses ~~⇐~~ custos ambientais ~~noutros modos de~~ no transporte ~~⇒ rodoviário de mercadorias~~ ~~⇐ concorrentes~~, esta modificação não deve ter repercussões nas receitas do gestor da infra-estrutura.

Se ~~tiver sido introduzido um nível comparável de~~ da ~~⇐~~ tarifação dos custos ambientais resultar um aumento da receita, compete aos Estados-Membros decidir da afectação das receitas suplementares.

↓ texto renovado

As autoridades competentes devem conservar as informações necessárias para assegurar a possibilidade de rastrear a origem da tarifação dos custos ambientais e a utilização que lhe é dada. Os Estados-Membros devem comunicar regularmente essas informações à Comissão.

↓ 2001/14/CE

6. Para evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis, as taxas referidas nos n.ºs 3, 4, e 5 podem ser niveladas por um valor médio, calculado com base num leque razoável de serviços ferroviários e de períodos de tempo. No entanto, a importância relativa da taxa de utilização da infra-estrutura deve estar relacionada com os custos imputáveis aos serviços.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

7. A prestação dos serviços referidos no anexo III, ponto 2, não é abrangida pelo presente artigo. ☒ Em qualquer caso ☒, ⇒ a taxa cobrada por tais serviços não deve ser superior ao custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável ⇐ ~~será tida em conta a situação concorrencial dos transportes ferroviários na fixação dos preços dos serviços referidos no ponto 2 do anexo II.~~

8. Quando os serviços enumerados no anexo III, pontos 3 e 4, sob a designação de «adicionais» e «auxiliares», apenas sejam oferecidos por um único prestador, a taxa cobrada pelo serviço ⇒ não deve exceder ⇐ ~~estará relacionada com~~ o custo da sua prestação, ⇒ acrescido de um lucro razoável ⇐ ~~calculado com base no nível real de utilização.~~

↓ 2001/14/CE

9. Podem ser aplicadas taxas a título da utilização de capacidade para a manutenção da infra-estrutura. Essas taxas não devem exceder a perda líquida de receitas suportada pelo gestor da infra-estrutura em resultado das operações de manutenção.

⇓ texto renovado

10. O operador da instalação que presta os serviços referidos no anexo III, pontos 2, 3 e 4, deve fornecer ao gestor da infra-estrutura as informações relativas às taxas a incluir nas especificações da rede em conformidade com o artigo 27.º.

↓ 2001/14/CE

Artigo 32.º

Excepções aos princípios de tarifação

1. A fim de proceder à plena recuperação dos custos do gestor da infra-estrutura, os Estados-Membros podem, se as condições do mercado o permitirem, aplicar sobretaxas adicionais com base em princípios eficazes, transparentes e não-discriminatórios, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível, em especial no que se refere ao transporte ferroviário internacional de mercadorias. O regime de tarifação deve respeitar os aumentos de produção alcançados pelas empresas ferroviárias.

No entanto, o nível das taxas não deve excluir a utilização da infra-estrutura por segmentos de mercado que possam pelo menos pagar os custos directamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, acrescidos de uma taxa de rentabilidade se o mercado o permitir.

⇩ texto renovado

Estes segmentos de mercado devem ser estabelecidos de acordo com os critérios previstos no anexo VIII, ponto 3, sob reserva de aprovação prévia da entidade reguladora. Tratando-se de segmentos de mercado sem tráfego, o regime de tarifação não pode prever sobretaxas.

O anexo VIII, ponto 3, pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

2. Para projectos de investimento específicos a realizar no futuro ou que tenham sido concluídos ~~no máximo quinze anos antes da data de entrada em vigor da presente directiva~~ ⇒ após 1988 ⇐, o gestor da infra-estrutura pode fixar ou manter taxas mais elevadas com base nos custos a longo prazo desses projectos, se estes aumentarem a eficácia ou a relação custo-eficácia ☒, ou ambas, ☒ e se, de outro modo, não pudessem ser ou ter sido realizados. Essas disposições sobre tarifação podem incluir acordos sobre a partilha dos riscos associados aos novos investimentos.

⇩ texto renovado

3. As composições equipadas com o sistema europeu de controlo dos comboios (ETCS) que circulem em linhas equipadas com os sistemas nacionais de controlo-comando e sinalização devem beneficiar de uma redução temporária da taxa de utilização da infra-estrutura em conformidade com o anexo VIII, ponto 5.

O anexo VIII, ponto 5, pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º

↓ 2001/14/CE Art. 8

4. Para evitar discriminações, deve-se garantir que as taxas médias e marginais para as utilizações equivalentes da infra-estrutura de um dado gestor de infra-estrutura sejam comparáveis e assegurar que, no mesmo segmento de mercado, os serviços comparáveis sejam sujeitos às mesmas taxas. Na medida em que o possa fazer sem violar o segredo comercial, o gestor da infra-estrutura deve demonstrar, nas especificações da rede, que o regime de tarifação preenche estes requisitos.

↓ 2001/14/CE

⇒ texto renovado

5. Se um gestor de infra-estrutura tencionar alterar elementos essenciais do sistema de tarifação referido no n.º 1, deve torná-los públicos com uma antecedência de pelo menos três meses ⇒ em relação ao prazo de publicação das especificações da rede previsto no artigo 27.º, n.º 4 ⇐.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artigo 33.º

Descontos

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos ☒ 101.º, 102.º, 106.º e 107.º ☒ do Tratado e não obstante ☒ o princípio dos custos directos previsto no ☒ artigo 31.º, n.º 3 da presente directiva, os descontos nas taxas aplicadas pelo gestor da infra-estrutura a uma empresa ferroviária pela prestação de um serviço devem obedecer aos critérios estabelecidos no presente artigo.

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

2. Com excepção do n.º 3, os descontos limitam-se à economia real de custos administrativos realizada pelo gestor da infra-estrutura. Para determinar o nível de desconto não se podem ter em conta as economias de custos já integradas na taxa aplicada.

3. O gestor da infra-estrutura pode introduzir regimes, disponíveis para todos os utilizadores da infra-estrutura, para determinados fluxos de tráfego, ao abrigo dos quais sejam concedidos descontos, por períodos de tempo limitados, destinados a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários ou descontos que incentivem a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

4. Os descontos apenas podem estar relacionados com as taxas aplicadas a uma secção específica da infra-estrutura.

5. São aplicados regimes de desconto semelhantes a tipos de serviço semelhantes. ⇒ Os regimes de desconto devem ser aplicados de forma não discriminatória a todas as empresas ferroviárias. ⇐

Artigo 34.º

Sistemas de compensação de custos ambientais, de acidentes e de infra-estrutura não cobertos

1. Os Estados-Membros podem instituir, por um período de tempo limitado, um sistema de compensação pela utilização da infra-estrutura ferroviária, por custos ambientais, de acidentes e de infra-estrutura comprovadamente não cobertos nos modos de transporte concorrentes, desde que esses custos excedam os custos equivalentes do caminho-de-ferro.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

2. Sempre que ☒ uma empresa ferroviária ☒ que recebe uma compensação goze de um direito exclusivo, a compensação deverá ser acompanhada de benefícios comparáveis para os utilizadores.

↓ 2001/14/CE

3. A metodologia utilizada e os cálculos efectuados devem ser tornados públicos. Deve ser nomeadamente possível demonstrar quais os custos específicos da infra-estrutura de transporte concorrente não cobertos que o transporte ferroviário permite evitar e garantir que o sistema se aplique às empresas em condições não-discriminatórias.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

4. Os Estados-Membros devem garantir a compatibilidade dos sistemas com os artigos 93.º, 107.º e 108.º do Tratado.

↓ 2001/14/CE

Artigo 35.º

Regime de melhoria do desempenho

1. Os regimes de tarifação da utilização da infra-estrutura devem incentivar as empresas ferroviárias e o gestor da infra-estrutura a minimizar as perturbações e a melhorar o desempenho da rede ferroviária, através da instituição de um regime de melhoria do desempenho. Esse regime pode incluir sanções para actos que perturbem o funcionamento da rede, compensações para as empresas afectadas pelas perturbações e prémios para os desempenhos superiores às previsões.

↓ 2001/14/CE

⇒ texto renovado

2. Os princípios essenciais do regime de melhoria do desempenho ⇒ previstos no anexo VIII, ponto 4, ⇐ são aplicáveis a toda a rede.

↓ texto renovado

O anexo VIII, ponto 4, pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

Artigo 36.º

Taxas de reserva de capacidade

O gestor da infra-estrutura pode aplicar uma taxa adequada sobre a capacidade ☒ atribuída, ⇐ mas não utilizada. Essa taxa constitui um incentivo à utilização eficiente da capacidade. ⇒ Se houver mais de um candidato a um canal horário a atribuir no quadro do exercício de estabelecimento do horário anual, deve ser cobrada uma taxa de reserva. ⇐

O gestor da infra-estrutura deve, a todo o momento, poder informar qualquer parte interessada sobre a capacidade da infra-estrutura ☒ já ⇐ atribuída às empresas ferroviárias utilizadoras.

↓ texto renovado

Artigo 37.º

Cooperação a respeito dos sistemas de tarifação de várias redes

Os Estados-Membros devem garantir a cooperação entre os gestores das infra-estruturas, de modo a permitir uma aplicação eficaz das sobretaxas referidas no artigo 32.º e dos regimes de

desempenho referidos no artigo 35.º, caso o tráfego cruze mais do que uma rede. Para otimizar a competitividade dos serviços ferroviários internacionais, os gestores das infra-estruturas devem estabelecer os procedimentos adequados para o efeito, que devem obedecer às regras estabelecidas na presente directiva.

↓ 2001/14/CE

SECÇÃO 3

REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE DE INFRA-ESTRUTURA

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artigo 38.º

Direitos de capacidade

1. A capacidade de infra-estrutura disponível é repartida pelo gestor da infra-estrutura. ☒ A capacidade ☒ atribuída a um candidato não pode ser transferida ☒ por quem a recebeu ☒ para outra empresa ou serviço.

↓ 2001/14/CE

Não são transmitidas transições de capacidade de infra-estrutura, sob pena de exclusão em qualquer nova atribuição de capacidades.

A utilização da capacidade por uma empresa ferroviária quando esta exerça a actividade de um candidato que não seja uma empresa ferroviária não é considerada uma transferência.

2. O direito de utilização de capacidade de infra-estrutura específica na forma de um canal horário pode ser concedido aos candidatos por um período máximo correspondente ao período de vigência de um horário de serviço.

O gestor da infra-estrutura e um candidato podem celebrar um acordo-quadro, conforme previsto no artigo 42.º, para a utilização da capacidade na infra-estrutura ferroviária em causa, de duração superior ao período de vigência de um horário de serviço.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

3. Os direitos e obrigações do gestor da infra-estrutura e dos candidatos, em matéria de repartição da capacidade, são definidos em contratos ou na legislação ☒ dos Estados-Membros ☒.

↓ 2007/58/CE Art. 2.3 (adaptado)

4. Sempre que um candidato tenha a intenção de solicitar capacidade de infra-estrutura com vista à exploração de um serviço internacional de passageiros na acepção do artigo 2.º, deve

informar os gestores de infra-estruturas e as entidades reguladoras competentes. A fim de poderem avaliar se o objectivo de um serviço internacional é o transporte de passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes, bem como o eventual impacto económico nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras devem assegurar a informação de todas as autoridades competentes que tenham adjudicado nesse itinerário um serviço de transporte ferroviário de passageiros definido num contrato de serviço público, de todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 9.º, n.º 3, e de todas as empresas ferroviárias que executam o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte internacional de passageiros.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artigo 39.º

Repartição da capacidade

1. Os Estados-Membros podem estabelecer um quadro para a repartição da capacidade de infra-estrutura, desde que seja satisfeita a condição de independência de gestão prevista no artigo 4.º. Devem ser fixadas regras específicas de repartição da capacidade. O gestor da infra-estrutura deve cumprir os procedimentos de repartição da capacidade e garantir em especial que a capacidade de infra-estrutura seja repartida de forma equitativa e não-discriminatória e segundo o direito da União .

↓ 2001/14/CE

~~2. Se, no plano jurídico, organizativo e decisório, o gestor da infra-estrutura não for independente das empresas de transporte ferroviário, as funções referidas no n.º 1 e descritas no presente capítulo serão desempenhadas por um organismo de repartição independente das empresas de transporte ferroviário, no plano jurídico, organizativo e decisório.~~

2. O gestor da infra-estrutura ~~e o organismo de repartição~~ deve respeitar o segredo comercial das informações que lhes forem prestadas.

Artigo 40.º

Cooperação para a repartição da capacidade de infra-estrutura de várias redes

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os gestores das infra-estruturas cooperam no sentido de uma criação e repartição eficientes da capacidade de infra-estrutura que envolva mais do que uma rede ⇒, designadamente no âmbito dos acordos-quadro a que se refere o artigo 42.º ⇐ ~~e organizar traçados internacionais, nomeadamente no quadro da rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias~~. Os gestores das infra-estruturas devem estabelecer os procedimentos necessários , no respeito das regras da presente directiva, ⇒ e organizar os canais horários internacionais em conformidade ⇐.

⇒ Os Estados-Membros devem assegurar que os representantes dos gestores de infra-estruturas cujas decisões em matéria de repartição da capacidade tenham repercussões noutros gestores de infra-estruturas se associam a fim de ⇐ coordenar a repartição ☒ ou proceder à repartição de toda ☒ a capacidade de infra-estrutura ☒ em causa ☒ a nível internacional ⇒, sem prejuízo das regras específicas constantes da legislação da União relativas às redes vocacionadas para o transporte ferroviário de mercadorias ⇐ ~~devem associar representantes dos gestores de todas as infra-estruturas ferroviárias cujas decisões de repartição tenham repercussões sobre a actividade de vários outros gestores de infra-estrutura.~~ Os representantes adequados dos gestores de infra-estruturas ☒ de países terceiros ☒ podem ser associados a estes procedimentos.

2. A Comissão ⇒ e os representantes das entidades reguladoras que cooperam em conformidade com o artigo 57.º ⇐ devem ser informados e convidados a participar na qualidade de observadores ⇒ em todas as reuniões destinadas a estabelecer princípios e práticas comuns de repartição da capacidade de infra-estrutura. No caso dos sistemas de repartição assentes nas tecnologias da informação, as entidades reguladoras devem receber destes sistemas informações suficientes para poderem exercer a sua supervisão regulamentar em conformidade com o disposto no artigo 56.º. ⇐

↓ 2001/14/CE

3. Nas reuniões ou noutras actividades destinadas a assegurar a repartição da capacidade de infra-estrutura para os serviços ferroviários que utilizem várias redes, as decisões são tomadas apenas pelos representantes dos gestores das infra-estruturas.

4. Os participantes na cooperação referida no n.º 1 devem garantir que a lista dos membros, o modo de funcionamento da colaboração e todos os critérios utilizados na avaliação e repartição da capacidade de infra-estrutura sejam tornados públicos.

5. No quadro da cooperação referida no n.º 1, os gestores das infra-estruturas avaliam as necessidades e, se necessário, propõem e organizam canais horários internacionais que facilitem a exploração de composições de mercadorias sujeitas ao pedido *ad hoc* previsto no artigo 48.º .

Estes canais horários internacionais pré-estabelecidos devem ser postos à disposição dos candidatos por intermédio de qualquer um dos gestores de infra-estruturas participantes.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artigo 41.º

Candidatos

1. Os pedidos de capacidade de infra-estrutura podem ser apresentados ☒ pelos ☒ candidatos ☒ na aceção desta Directiva ☒ .

↓ 2001/14/CE

2. O gestor da infra-estrutura pode impor condições aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da

infra-estrutura. Essas condições ~~devem ser adequadas, transparentes e não discriminatórias. As condições serão publicadas nas especificações da rede, integradas nos princípios que regulam a repartição da capacidade de infra-estrutura, devendo a Comissão ser delas informada.~~

~~3. As condições referidas no n.º 2~~ apenas podem dizer respeito ao fornecimento de uma garantia financeira que não deve exceder um nível adequado, proporcional ao nível de actividade previsto do candidato e à demonstração da capacidade de apresentação de propostas adequadas para obtenção de capacidade de infra-estrutura.

↓ texto renovado

3. A Comissão pode adoptar medidas de execução que especifiquem os critérios a adoptar para efeitos da aplicação do n.º 2. Essas medidas, que se destinam a assegurar a aplicação da presente directiva em condições uniformes, devem ser adoptadas como actos de execução, em conformidade com o artigo 63.º, n.º 3.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artigo 42.º

Acordos-quadro

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos ~~101.º, 102.º e 106.º~~ do Tratado, pode ser celebrado um acordo-quadro ~~entre o gestor da infra-estrutura e um candidato~~. Esse acordo-quadro ~~deve especificar as características da capacidade da infra-estrutura solicitada pelo candidato e que lhe é fornecida para um período superior ao período de vigência de um horário de serviço~~. O acordo-quadro não deve especificar detalhadamente um canal horário, mas deve ser elaborado por forma a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato. Os Estados-Membros podem requerer a aprovação prévia desses acordos-quadro à entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º da presente directiva.

↓ 2001/14/CE

2. O acordo-quadro não deve inviabilizar a utilização da infra-estrutura em causa por outros candidatos ou serviços.

3. O acordo-quadro deve poder ser alterado ou limitado, por forma a permitir uma melhor utilização da infra-estrutura ferroviária.

4. O acordo-quadro pode incluir sanções em caso de alteração ou denúncia do acordo.

↓ 2007/58/CE Art. 2.4

5. Os acordos-quadro devem, em princípio, ter uma duração de cinco anos, renovável por períodos iguais à duração inicial. Em casos específicos, o gestor da infra-estrutura pode aceitar um período de duração inferior ou superior. Qualquer período superior a cinco anos deve ser justificado pela existência de contratos comerciais ou investimentos ou riscos específicos.

6. No caso de serviços que utilizem uma infra-estrutura especializada referida no artigo 49.º e que requeiram investimentos substanciais de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos-quadro com uma duração de quinze anos. Só em casos excepcionais é possível um período de duração superior a quinze anos, nomeadamente no caso de investimentos substanciais de longo prazo, e especialmente quando estes sejam objecto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.

↓ 2007/58/CE Art. 2.4 (adaptado)

⊗ Nesses casos excepcionais, o acordo-quadro pode definir pormenorizadamente as características da capacidade que será fornecida ao candidato ⊗ durante o período de duração do acordo-quadro. ⊗ Essas características podem incluir a frequência, o volume e a qualidade dos canais horários. ⊗ O gestor da infra-estrutura pode reduzir a capacidade reservada que, durante um período mínimo de um mês, tenha sido menos utilizada do que a quota-limiar prevista no artigo 52.º .

↓ 2007/58/CE Art. 2.4

A partir de 1 de Janeiro de 2010, pode ser elaborado um acordo-quadro inicial com uma duração de cinco anos, renovável uma vez, com base nas características da capacidade utilizada pelos candidatos que exploravam os serviços antes de 1 de Janeiro de 2010, a fim de ter em conta investimentos especializados ou a existência de contratos comerciais. A entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º é responsável por autorizar a entrada em vigor de tal acordo.

↓ 2001/14/CE

7. No respeito pelo segredo comercial, qualquer parte interessada pode tomar conhecimento das linhas gerais dos acordos-quadro.

↓ 2001/14/CE

Artigo 43.º

Calendário do processo de repartição

1. O gestor da infra-estrutura deve respeitar o calendário para o processo de repartição de capacidade estabelecido no anexo IX.

↓ texto renovado

O anexo IX pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º .

↓ 2001/14/CE

2. Antes de iniciar o processo de consultas sobre o projecto de horário de serviço, o gestor da infra-estrutura deve acordar, com os outros gestores de infra-estruturas interessados, os canais

horários internacionais a incluir no horário de serviço. Só se devem fazer ajustamentos em caso de absoluta necessidade.

Artigo 44.º

Pedidos

1. Os candidatos podem apresentar, no âmbito do direito público ou privado, ao gestor da infra-estrutura um pedido de celebração de um acordo para concessão de direitos de utilização da infra-estrutura, em contrapartida de uma taxa tal como prevista no capítulo IV, secção 2.
2. Os pedidos respeitantes ao horário regular de serviço devem respeitar os prazos estabelecidos no anexo X.
3. Um candidato que seja parte num acordo-quadro deve apresentar o seu pedido nos termos desse acordo.

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

4. Os candidatos ~~podem~~ **⇒ devem ⇐** solicitar capacidade de infra-estrutura respeitante a várias redes a um único gestor de infra-estrutura. Esse gestor é então autorizado a actuar em nome do candidato para obter capacidade junto dos outros gestores de infra-estruturas competentes.
5. Os gestores das infra-estruturas devem garantir que, relativamente à capacidade de infra-estrutura respeitante a mais de uma rede, os candidatos possam apresentar os seus pedidos directamente a uma organização conjunta criada pelos gestores das infra-estruturas **⇒ nomeadamente um balcão único para os corredores ferroviários ⇐**.

Artigo 45.º

Planificação

↓ 2001/14/CE

1. O gestor da infra-estrutura deve-se esforçar, na medida do possível, por satisfazer todos os pedidos de capacidade de infra-estrutura, incluindo os pedidos de canais horários que cruzem mais de uma rede, e terá em conta os condicionalismos que afectam os candidatos, incluindo as incidências económicas na sua actividade.

↓ 2001/14/CE Art. 20

2. O gestor da infra-estrutura pode dar prioridade a serviços específicos no quadro dos processos de planificação e coordenação, mas unicamente nos termos dos artigos 47.º e 49.º.

↓ 2001/14/CE

3. O gestor da infra-estrutura deve consultar as partes interessadas sobre o projecto de horário de serviço e dar-lhes oportunidade de apresentarem as suas observações durante um período de pelo menos um mês. Entende-se por partes interessadas, todas as partes que tenham apresentado pedidos de capacidade de infra-estrutura, bem como outras partes que desejem formular observações sobre as incidências do horário de serviço na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário de serviço.

↕ texto renovado

4. O gestor da infra-estrutura deve, num prazo razoável e em tempo útil para efeitos do processo de coordenação a que se refere o artigo 46.º, fornecer aos candidatos que o solicitem as seguintes informações, para sua apreciação, gratuitamente e por escrito:

- a) os canais horários solicitados por todos os outros candidatos nos mesmos itinerários,
 - b) os canais horários atribuídos a todos os outros candidatos e os pedidos pendentes de canais horários para todos os outros candidatos nos mesmos itinerários,
 - c) os canais horários atribuídos a todos os outros candidatos nos mesmos itinerários que no horário de serviço anterior,
 - d) a restante capacidade disponível nos itinerários em causa,
 - e) os critérios pormenorizados utilizados no processo de repartição de capacidade.
-

↓ 2001/14/CE

5. O gestor da infra-estrutura deve tomar as medidas adequadas para atender às preocupações eventualmente manifestadas.

Artigo 46.º

Processo de coordenação

1. Sempre que, durante a planificação a que se refere o artigo 45.º, surjam conflitos entre diferentes pedidos, o gestor da infra-estrutura deve-se esforçar por assegurar, através da coordenação dos pedidos, o melhor ajustamento possível de todos eles.

↓ 2001/14/CE Art. 21

2. Em situações que requeiram coordenação, o gestor da infra-estrutura tem o direito, dentro de limites razoáveis, de propor uma capacidade de infra-estrutura diferente da solicitada.

3. O gestor da infra-estrutura deve-se esforçar por solucionar os eventuais conflitos, através de consultas com os candidatos interessados.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

4. Os princípios que regulam o processo de coordenação são estabelecidos nas especificações da rede. Esses princípios devem, em especial, reflectir a dificuldade da organização de canais horários internacionais e as incidências que qualquer modificação pode ter noutros gestores de infra-estruturas.

5. Se alguns pedidos de capacidade de infra-estrutura não puderem ser satisfeitos sem coordenação, o gestor da infra-estrutura esforçar-se-á por atender à totalidade dos pedidos pela via da coordenação.

6. Sem prejuízo dos procedimentos de recurso existentes e do disposto no artigo 56.º, nos casos de litígios relativos à repartição da capacidade de infra-estrutura, é possível recorrer a um sistema de resolução rápida de litígios. ⇒ O sistema deve ser descrito nas especificações da rede. ⇐ Quando se aplique esse sistema, deve-se chegar a uma decisão no prazo de dez dias úteis.

Artigo 47.º

Infra-estrutura congestionada

↓ 2001/14/CE (adaptado)

1. Se, após a coordenação dos canais horários pedidos e a consulta dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos de capacidade de infra-estrutura, o gestor da infra-estrutura declara imediatamente a secção de infra-estrutura em causa «infra-estrutura congestionada». Deve-se adoptar o mesmo processo relativamente a infra-estruturas que irão previsivelmente sofrer de escassez de capacidade num futuro próximo.

↓ 2001/14/CE

2. Quando determinada infra-estrutura for declarada infra-estrutura congestionada, o gestor da infra-estrutura deve proceder a uma análise da capacidade, nos termos do artigo 50.º, excepto se já estiver a ser aplicado um plano de reforço da capacidade, nos termos do artigo 51.º.

3. Quando as taxas a que se refere o artigo 31.º, n.º 4, não forem aplicadas ou não produzirem resultados satisfatórios e uma infra-estrutura tiver sido declarada congestionada, o gestor da infra-estrutura pode recorrer a critérios de prioridade para proceder à repartição da capacidade de infra-estrutura.

4. Os critérios de prioridade devem ter em conta a importância do serviço para a sociedade em relação a qualquer outro serviço que seja excluído em virtude do primeiro, bem como os efeitos noutros Estados-Membros.

A fim de garantir, neste contexto, o desenvolvimento de serviços de transporte adequados, em especial para satisfazer as exigências de serviço público ou para favorecer o desenvolvimento dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, os Estados-Membros podem adoptar as

medidas necessárias, em condições não-discriminatórias, para que seja dada prioridade a esses serviços na atribuição das capacidades de infra-estrutura.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Se for caso disso, os Estados-Membros podem conceder ao gestor da infra-estrutura uma compensação correspondente às eventuais perdas de receitas resultantes da necessidade de atribuir a certos serviços uma determinada capacidade em aplicação do segundo parágrafo .

Estas medidas e compensações devem ter em conta os efeitos desta exclusão noutros Estados-Membros.

↓ 2001/14/CE

5. Na determinação dos critérios de prioridade, deve ser dada a devida atenção à importância dos serviços de transporte de mercadorias, principalmente os internacionais.

6. Os procedimentos a seguir e os critérios a adoptar quando uma infra-estrutura esteja congestionada devem constar das especificações da rede.

Artigo 48.º

Pedidos *ad hoc*

1. O gestor da infra-estrutura deve dar resposta, o mais rapidamente possível e num prazo nunca superior a cinco dias úteis, aos pedidos *ad hoc* relativos a canais horários. As informações fornecidas sobre a capacidade de reserva utilizável devem ser disponibilizadas a todos os candidatos que possam desejar utilizar essa capacidade.

2. O gestor da infra-estrutura deve proceder, sempre que necessário, a uma avaliação da necessidade de manter, no horário definitivo de serviço, uma reserva de capacidade que lhe permita responder rapidamente aos pedidos *ad hoc* de capacidade previsíveis. A presente disposição é igualmente aplicável em caso de infra-estrutura congestionada.

Artigo 49.º

Infra-estrutura especializada

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, a capacidade de infra-estrutura é considerada disponível para utilização por todos os tipos de serviço compatíveis com as características necessárias para utilização do canal horário.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

2. Quando existam itinerários alternativos adequados, o gestor da infra-estrutura pode, após consulta das partes interessadas, designar uma infra-estrutura específica para utilização por determinados tipos de tráfego. Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do Tratado, se essa designação tiver sido efectuada , o gestor da

infra-estrutura pode dar prioridade a estes tipos de tráfego aquando da repartição de capacidade de infra-estrutura.

Essa designação não deve inviabilizar a utilização da infra-estrutura em causa por outros tipos de tráfego, quando haja capacidade disponível .

3. Se uma infra-estrutura tiver sido designada nos termos do n.º 2, é feita menção desse facto nas especificações da rede.

Artigo 50.º

Análise da capacidade

1. O objectivo da análise da capacidade é determinar os condicionalismos de capacidade da infra-estrutura que impedem a satisfação adequada dos pedidos de capacidade e sugerir métodos que viabilizem a satisfação de pedidos adicionais. A análise deve identificar as causas dos congestionamentos e as medidas que podem ser tomadas a curto e médio prazo para os atenuar.

↓ 2001/14/CE

2. A análise deve contemplar a infra-estrutura, os procedimentos de operação, a natureza dos diferentes serviços explorados e o reflexo de todos estes factores na capacidade de infra-estrutura. As medidas a ponderar devem incluir, em especial, a modificação de itinerários, a reprogramação dos horários dos serviços, as alterações da velocidade e as beneficiações na infra-estrutura.

3. A análise da capacidade deve estar concluída seis meses depois de a infra-estrutura ter sido identificada como infra-estrutura congestionada.

Artigo 51.º

Plano de reforço da capacidade

1. No prazo de seis meses a contar da conclusão de uma análise da capacidade, o gestor da infra-estrutura deve apresentar um plano de reforço da capacidade.

2. O plano de reforço da capacidade deve ser elaborado após consulta aos utilizadores da infra-estrutura congestionada.

O plano deve identificar:

- a) As causas do congestionamento;
- b) A evolução provável do tráfego;
- c) Os condicionalismos sobre a expansão da infra-estrutura;
- d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo prováveis alterações das taxas de acesso.

Com base numa análise custo-benefício das eventuais medidas identificadas, o plano deve igualmente determinar as acções a desenvolver para reforçar a capacidade de infra-estrutura, incluindo um calendário de execução das medidas.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

O plano pode ser sujeito à aprovação prévia do Estado-Membro. ⇒ A entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º pode emitir parecer sobre a adequação das acções identificadas no referido plano. ⇐

3. O gestor da infra-estrutura deve suspender a aplicação das taxas eventualmente aplicadas à infra-estrutura em causa nos termos do artigo 31.º, n.º 4, sempre que:

- a) Não apresentar um plano de reforço da capacidade; ou
- b) Não fizer avançar ☒ as acções ☒ identificadas no plano de reforço da capacidade.

↓ 2001/14/CE

Todavia, o gestor da infra-estrutura pode, mediante aprovação da entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º, continuar a aplicar essas taxas quando:

- a) O plano de reforço da capacidade não puder ser realizado por circunstâncias fora do seu controlo; ou
- b) As opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artigo 52.º

Utilização dos canais horários

1. O gestor da infra-estrutura ☒ deve ☒ incluir, nas especificações da rede, as condições em que serão tidos em conta os anteriores níveis de utilização dos canais horários ao determinar prioridades para o processo de repartição.

☒ 2. No que se refere à infra-estrutura congestionada, o gestor da infra-estrutura deve requerer a retrocessão dos canais horários que, durante um período mínimo de um mês, tenham sido menos utilizados do que a quota-limiar estipulada nas especificações da rede, excepto se tal tiver sido provocado por razões não económicas fora do controlo dos operadores. ☒

Artigo 53.º

Capacidade de infra-estrutura para ☒ operações de ☒ manutenção ~~planificada~~

1. Os pedidos de capacidade de infra-estrutura para realização das operações de manutenção são apresentados durante o processo de planificação.

2. O gestor da infra-estrutura deve ter devidamente em conta as incidências da reserva de capacidade de infra-estrutura para ☒ operações ☒ de manutenção planificadas da via férrea nas actividades dos candidatos.

↓ texto renovado

3. O gestor da infra-estrutura deve informar as partes interessadas, em tempo útil, das operações de manutenção não planificadas.

↓ 2001/14/CE

Artigo 54.º

Medidas especiais em caso de perturbação

1. Em caso de perturbação da circulação ferroviária resultante de falha técnica ou acidente, o gestor da infra-estrutura deve tomar todas as medidas necessárias para restabelecer a situação normal, devendo, para esse efeito, elaborar um plano de emergência que incluirá uma lista dos diversos organismos a informar em caso de incidentes graves ou de séria perturbação da circulação ferroviária.

2. Em caso de emergência e de absoluta necessidade motivada por uma falha que torne a infra-estrutura temporariamente inutilizável, os canais horários atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso pelo período de tempo necessário para a reparação do sistema.

Se o considerar necessário, o gestor da infra-estrutura pode exigir às empresas ferroviárias que coloquem à sua disposição os recursos que, no seu entender, forem mais adequados para restabelecer a situação normal o mais rapidamente possível.

3. Os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias tomem parte na execução e fiscalização do seu próprio cumprimento das normas e regras de segurança.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

SECÇÃO 4

☒ ENTIDADE REGULADORA ☒

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado
→₁ 2007/58/CE Art. 2.5

Artigo 55.º

Entidade reguladora

1. Os Estados-Membros devem instituir uma entidade reguladora \Rightarrow única, a nível nacional, para o sector ferroviário \Leftarrow . Esta entidade ~~que pode ser o Ministério dos Transportes ou outra instância, será~~ \Rightarrow deve ser uma autoridade autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, de qualquer outra autoridade pública. Deve ainda ser \Leftarrow independente, a nível de organização, das decisões de financiamento e a nível jurídico e decisório, de qualquer gestor de infra-estrutura, organismo de tarifação, organismo de repartição ou candidato. \rightarrow 1 Será também funcionalmente independente de qualquer autoridade competente envolvida na adjudicação de um contrato de serviço público. ~~\Leftarrow A referida entidade deve exercer as suas funções segundo os princípios enunciados no presente artigo, nos termos do qual as funções de recurso e de regulamentação podem ser atribuídas a instâncias distintas.~~

\Downarrow texto renovado

2. Os Estados-Membros podem instituir entidades reguladoras competentes para vários sectores regulados, desde que essas entidades integradas cumpram os requisitos de independência constantes do n.º 1.

3. O presidente e os membros do conselho de administração da entidade reguladora do sector ferroviário são nomeados por um período determinado e renovável, de acordo com regras claras que garantam a independência. Não podem ter tido, nos três anos que antecederam a sua nomeação, nem ter durante o seu mandato, qualquer cargo ou responsabilidade profissional, nem qualquer relação de interesses ou de negócios, directa ou indirectamente, com as empresas ou entidades reguladas. Posteriormente, não podem exercer nenhum cargo ou responsabilidade profissional nem manter nenhuma relação de interesses ou de negócios com qualquer das empresas ou entidades reguladas por um período mínimo de três anos. O presidente e o conselho de administração têm plenos poderes em matéria de recrutamento e de gestão dos efectivos da entidade reguladora.

\Downarrow 2001/14/CE (adaptado)
 \Rightarrow texto renovado

\boxtimes Artigo 56.º \boxtimes

\boxtimes Funções da entidade reguladora \boxtimes

1. \boxtimes Sem prejuízo do disposto no artigo 46.º, n.º 6, \boxtimes qualquer candidato tem o direito de recorrer para esta entidade reguladora, se considerar ter sido tratado de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesado, em particular contra decisões tomadas pelo gestor da infra-estrutura ou, sendo o caso, pela empresa ferroviária \Rightarrow ou pelo operador da instalação de serviço \Leftarrow no que se refere:

\Downarrow 2001/14/CE

a) Às especificações da rede;

\Downarrow 2001/14/CE (adaptado)

b) Aos critérios \boxtimes estabelecidos \boxtimes nessas especificações;

↓ 2001/14/CE

- c) Ao processo de repartição das capacidades e seus resultados;
- d) Ao regime de tarifação;
- e) Ao nível ou estrutura das taxas de utilização da infra-estrutura que as empresas pagam ou possam vir a pagar;

↓ 2004/49/CE Art. 30.2

- f) Às disposições relativas ao acesso nos termos dos artigos 10.º, 11.º e 12.º;

↕ texto renovado

- g) Ao acesso aos serviços e à sua tarifação, em conformidade com o artigo 13.º.

2. Devem também ser conferidos à entidade reguladora poderes para monitorizar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários e rever as alíneas a) a g) do n.º 1, por sua própria iniciativa, a fim de prevenir a discriminação de candidatos. A entidade reguladora deve, em especial, verificar se as especificações da rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor da infra-estrutura poderes discricionários que possam ser usados para discriminar candidatos. A entidade reguladora deve dispor da capacidade organizativa necessária para executar estas tarefas.

↓ 2001/12/CE Art. 1.11

~~7. Sem prejuízo das regulamentações comunitária e nacional relativas à política da concorrência e às instituições competentes na matéria, a entidade reguladora instituída nos termos do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE, ou qualquer outra entidade que disponha do mesmo nível de independência, fiscalizará a concorrência nos mercados dos serviços ferroviários, incluindo no mercado do transporte ferroviário de mercadorias.~~

~~Esta entidade é instituída nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 30.º da referida directiva. Todos os candidatos ou partes poderão reclamar junto da referida entidade quando considerem terem sido tratados injustamente, discriminados ou lesados de qualquer outra forma. A entidade reguladora decidirá, o mais rapidamente possível, com base numa reclamação e, eventualmente, por sua própria iniciativa, sobre as medidas de correcção das evoluções negativas nestes mercados. Para garantir a possibilidade de um controlo judicial e a necessária colaboração entre os organismos nacionais de controlo, aplicar-se-á, neste contexto, o n.º 6 do artigo 30.º e o artigo 31.º da citada directiva.~~

↓ 2001/14/CE

3. A entidade reguladora deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor da infra-estrutura cumprem o disposto no capítulo IV, secção 2, e não são discriminatórias. A negociação do nível das taxas de utilização da infra-estrutura entre os candidatos e o gestor da infra-estrutura só é permitida se for efectuada sob a supervisão da entidade reguladora. A entidade reguladora deve intervir se as negociações puderem ser contrárias ao disposto no presente capítulo.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

4. A entidade reguladora está habilitada a solicitar as informações que considere relevantes ao gestor da infra-estrutura, aos candidatos ou a terceiros interessados, no Estado-Membro em causa. ☒ As informações solicitadas ☒ devem ser fornecidas rapidamente. ⇒ A entidade reguladora deve estar habilitada a fazer executar os pedidos aplicando sanções, incluindo coimas. As informações a fornecer à entidade reguladora incluem todos os dados por esta requeridos no âmbito das suas funções de órgão de recurso e de órgão de monitorização da concorrência nos mercados de serviços ferroviários em conformidade com o n.º 2, designadamente os dados necessários para efeitos estatísticos e de observação do mercado. ⇐

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

5. A entidade reguladora é chamada a decidir de eventuais queixas e a diligenciar no sentido de resolver a situação num prazo máximo de dois meses a contar da data de recepção de toda a informação. ⇒ Se for caso disso, a entidade reguladora decide, por sua própria iniciativa, das medidas adequadas para corrigir situações indesejáveis nestes mercados, nomeadamente no que respeita ao disposto no n.º 1, alíneas a) a g). ⇐

As decisões da entidade reguladora são vinculativas para todas as partes a que dizem respeito ⇒ e não estão sujeitas ao controlo de outras instâncias administrativas. A entidade reguladora deve estar habilitada a fazer executar as suas decisões aplicando sanções, incluindo coimas ⇐.

↓ 2001/14/CE

Em caso de recurso por recusa de concessão de capacidade de infra-estrutura ou contra as condições de uma oferta de capacidade, a entidade reguladora deve confirmar a decisão do gestor da infra-estrutura ou determinar a modificação da decisão de acordo com as directrizes por si traçadas.

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

6. Os Estados-Membros devem garantir que as decisões tomadas pela entidade reguladora sejam sujeitas a controlo jurisdicional. ⇒ O recurso só pode ter efeito suspensivo sobre a decisão da entidade reguladora se o tribunal que decide do recurso estabelecer que o efeito imediato da decisão da entidade reguladora é susceptível de causar prejuízos irreparáveis ao requerente. ⇐

↓ texto renovado

7. Os Estados-Membros devem assegurar a publicação, pela entidade reguladora, das informações relativas aos processos de resolução de litígios e de recurso que se prendam com as decisões do gestor da infra-estrutura e dos prestadores dos serviços enumerados no anexo III.

8. Devem ser conferidos poderes à entidade reguladora para efectuar ou mandar efectuar auditorias ao gestor da infra-estrutura e, se for caso disso, às empresas ferroviárias, a fim de verificar o cumprimento das disposições relativas à separação das contas estabelecidas no artigo 6.º.

Os Estados-Membros devem assegurar que o gestor da infra-estrutura e todas as empresas ou outras entidades que efectuem ou integram diferentes tipos de transporte ferroviário ou de gestão da infra-estrutura, conforme referido no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, apresentam contas regulamentares pormenorizadas à entidade reguladora para que esta possa exercer as suas funções. Estas contas regulamentares devem conter, pelo menos, os elementos constantes do anexo X. A entidade reguladora pode também utilizar estas contas para tirar conclusões sobre questões relacionadas com auxílios estatais, que deve comunicar às autoridades responsáveis por lhe dar seguimento.

O anexo X pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.

↓ 2001/14/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 57.º

Cooperação ☒ entre as ☒ entidades reguladoras

1. As entidades reguladoras nacionais devem trocar informações sobre a prática e os princípios de tomada de decisão ☒ e cooperar ☒, a fim de coordenarem as suas decisões em toda a ☒ União ☒ . ⇒ Devem para o efeito colaborar no âmbito de um grupo de trabalho, que reúna a intervalos regulares. ⇐ ☒ As entidades reguladoras são ☒ apoiadas pela Comissão nessa função.

↓ texto renovado

2. As entidades reguladoras devem dispor de condições para colaborar estreitamente, incluindo através de protocolos de cooperação, para efeitos de assistência mútua nas suas tarefas de monitorização do mercado e de tratamento de reclamações ou de condução de inquéritos.

3. Em caso de reclamação, ou de inquérito da sua própria iniciativa, relacionados com questões de acesso ou de tarifação respeitantes a canais horários internacionais, bem como no quadro da monitorização da concorrência no mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário, a entidade reguladora deve consultar as entidades reguladoras de todos os outros Estados-Membros a que o canal horário internacional em causa diga respeito e solicitar-lhes toda a informação necessária, antes de tomar a sua decisão.

4. As entidades reguladoras consultadas nos termos do n.º 3 devem facultar todas as informações que elas próprias têm o direito de solicitar ao abrigo da legislação nacional. Essas informações apenas podem ser utilizadas para tratamento da reclamação ou condução do inquérito referidos no n.º 3.

5. A entidade reguladora que recebe a reclamação ou que conduz o inquérito por sua própria iniciativa deve enviar as informações pertinentes à entidade reguladora responsável, para que esta possa tomar medidas relativamente às partes em causa.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que os representantes associados dos gestores de infra-estruturas referidos no artigo 40.º, n.º 1, fornecem, sem demora, todas as informações necessárias para o tratamento da reclamação ou a condução do inquérito referidos no n.º 3 do presente artigo e que sejam solicitadas pela entidade reguladora do Estado-Membro em que o representante associado se encontra estabelecido. Essa entidade reguladora deve estar habilitada a enviar as informações relativas ao canal horário internacional em causa às entidades reguladoras referidas no n.º 3.

7. As entidades reguladoras devem definir os princípios e práticas comuns que regerão as decisões que estão habilitadas a tomar no âmbito da presente directiva. A Comissão pode adoptar medidas de execução que definam esses princípios e práticas comuns. Essas medidas, que se destinam a assegurar a aplicação da presente directiva em condições uniformes, devem ser adoptadas como actos de execução, em conformidade com o artigo 63.º, n.º 3.

As entidades reguladoras devem também examinar as decisões e práticas das associações de gestores de infra-estruturas referidas no artigo 40.º, n.º 1, que dão execução a disposições da presente directiva ou de outro modo facilitam o transporte internacional ferroviário.

↓ 91/440/CEE

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

↓ 2001/12/CE Art. 1.14

Artigo 11.º

~~1. Os Estados-Membros podem submeter à apreciação da Comissão qualquer questão relativa à execução da presente directiva. As decisões adequadas são tomadas pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 11.º A.~~

↓ 2007/58/CE Art. 1.11

~~2. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva relativas à adaptação dos seus anexos são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 11.º A.~~

↓ 91/440/CEE (adaptado)

Artigo 58.º

As disposições da presente directiva são aplicáveis sem prejuízo do disposto na Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ¹⁷.

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

Artigo 59.º

Derrogações

1. ~~Por um período de cinco anos a contar de~~ Até 15 de Março de ~~2003~~ 2013 , ~~os seguintes Estados-Membros:~~

↓ 2001/14/CE (adaptado)

a Irlanda, enquanto Estado-Membro situado numa ilha e com ligação ferroviária apenas a um outro Estado-Membro, e o Reino Unido, na mesma situação em relação à Irlanda do Norte,

↓ 2001/14/CE

~~e a Grécia, enquanto Estado-Membro sem ligação ferroviária directa com nenhum outro Estado-Membro,~~

↓ 2001/14/CE (adaptado)

- a) não estão obrigados a atribuir a uma entidade independente as funções determinantes para um acesso equitativo e não-discriminatório à infra-estrutura, conforme previsto no artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, na medida em que aquele artigo exige que os Estados-Membros criem entidades independentes para a execução das funções referidas no artigo 7.º, n.º 2 ;
- b) não estão obrigados a satisfazer os requisitos estabelecidos nos artigos 27.º, 29.º, n.º 2, 38.º, 39.º, 42.º, 46.º, n.ºs 4 e 6, 47.º, 49.º, n.º 3, 50.º a 53.º, 55.º e 56.º, desde que, se solicitado, por escrito, por uma empresa ferroviária , as decisões em matéria de repartição da capacidade da infra-estrutura ou de tarifação possam ser objecto de recurso perante um organismo independente, que delibera no prazo de dois meses a contar da apresentação de todas as informações relevantes e cuja decisão é sujeita a controlo judicial.

¹⁷ JO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

2. Quando mais de uma empresa ferroviária à qual tenha sido concedida uma licença nos termos do artigo 17.º ou, no caso da Irlanda e da Irlanda do Norte, tendo essa licença sido obtida fora do território da ilha, apresentar um pedido oficial para prestar serviços ferroviários concorrentes no interior, para ou a partir da Irlanda ☒ ou ☒ da Irlanda do Norte ~~ou da Grécia~~, a continuação da aplicação desta derrogação ☒ deve ser ☒ decidida pelo procedimento previsto no artigo 64.º, n.º 2 .

☒ As derrogações a que se refere o n.º 1 não se aplicam no caso de ☒ uma empresa ferroviária que preste serviços de transporte ferroviário na Irlanda ou na Irlanda do Norte ~~ou na Grécia~~ apresentar um pedido oficial para prestar serviços ferroviários no interior, para ou a partir do território de outro Estado-Membro ☒ , com excepção ☒ da Irlanda, ☒ em relação a empresas ferroviárias que operam na Irlanda do Norte, e ☒ do Reino Unido ☒ , em relação a empresas ferroviárias que operam na Irlanda ☒.

No prazo de um ano a contar da data de recepção da decisão a que se refere o primeiro parágrafo do presente número ou da notificação do pedido oficial a que se refere o segundo parágrafo do presente número, o Estado ou Estados-Membros em causa (a Irlanda ☒ ou ☒ o Reino Unido em relação à Irlanda do Norte ~~ou na Grécia~~) aplicarão a legislação necessária à execução do disposto nos artigos a que se refere o n.º 1.

↓ 2001/14/CE

3. As derrogações a que se refere o n.º 1 podem ser renovadas por períodos não superiores a cinco anos. O mais tardar 12 meses antes do termo da derrogação, um Estado-Membro que dela beneficie pode requerer a renovação da derrogação à Comissão. Tal pedido deve ser fundamentado. A Comissão deve analisar o pedido e adoptar uma decisão pelo procedimento a que se refere o artigo 64.º, n.º 2. Esse procedimento é aplicável a qualquer decisão relativa ao pedido.

Ao adoptar a sua decisão, a Comissão toma em consideração qualquer evolução da situação geopolítica, bem como a evolução do mercado dos transportes ferroviários no interior, para e a partir do Estado-Membro que pediu a renovação da derrogação.

~~4. O Luxemburgo, enquanto Estado-Membro com uma rede ferroviária relativamente pequena, não é, até 31 de Agosto de 2004, obrigado a aplicar o requisito relativo à atribuição a uma entidade independente das funções determinantes para um acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura, previstas nos artigos 4.º e 14.º, que exigem que os Estados-Membros criem entidades independentes para o desempenho das funções referidas nesses artigos.~~

↓ texto renovado

Artigo 60.º

Exercício da delegação

1. Os poderes para adoptar os actos delegados a que se referem os artigos: 7.º, n.º 1, segundo parágrafo; 13.º, n.º 5, segundo parágrafo; 15.º, n.º 5, segundo parágrafo; 20.º, terceiro parágrafo; 27.º, n.º 2; 30.º, n.º 3, segundo parágrafo; 31.º, n.º 5, segundo parágrafo;

32.º, n.º 1, terceiro parágrafo; 32.º, n.º 3; 35.º, n.º 2; 43.º, n.º 1, e 56.º, n.º 8, terceiro parágrafo, são conferidos à Comissão por um período de tempo indeterminado.

2. Sempre que adoptar um acto delegado, a Comissão deve notificá-lo de imediato e em simultâneo ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

3. Os poderes para adoptar actos delegados são conferidos à Comissão nas condições estabelecidas nos artigos 61.º e 62.º.

Artigo 61.º

Revogação da delegação

1. A delegação de poderes a que se refere o artigo 60.º, n.º 1, pode ser revogada pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.

2. A instituição que tiver dado início a um procedimento interno para decidir da revogação da delegação de poderes deve informar o outro legislador e a Comissão, o mais tardar um mês antes da adopção da decisão final, indicando os poderes delegados susceptíveis de ser revogados e os motivos da eventual revogação.

3. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos imediatamente ou numa data posterior especificada na mesma. A decisão de revogação não prejudica a validade dos actos delegados já em vigor. A decisão deve ser publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 62.º

Objecções aos actos delegados

1. O Parlamento Europeu e o Conselho podem formular objecções a um acto delegado no prazo de dois meses a contar da data de notificação. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, este prazo pode ser prorrogado por um mês.

2. Se, no termo deste prazo, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho tiverem formulado objecções ao acto delegado ou se, antes dessa data, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão da sua decisão de não formular objecções, o acto delegado entra em vigor na data prevista nas suas disposições.

3. Se o Parlamento Europeu ou o Conselho formularem objecções a um acto delegado adoptado, este não entra em vigor. A instituição que formular objecções ao acto delegado deve expor os motivos das mesmas.

↓ 2001/14/CE

Artigo 63.º

Medidas de execução

1. Os Estados-Membros podem submeter à apreciação da Comissão qualquer questão relativa à execução da presente directiva. As decisões adequadas são aprovadas pelo procedimento a que se refere o artigo 64.º, n.º 2.

↓ 2004/49/CE Art. 30.4
(adaptado)

2. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão analisará, em casos específicos, a aplicação e a execução das disposições da presente directiva e, no prazo de dois meses a contar da recepção desse pedido, decide, nos termos do procedimento a que se refere o artigo 64.º, n.º 2, se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão comunica a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Sem prejuízo do artigo 258.º do Tratado, qualquer Estado-Membro pode submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de um mês a contar da data da decisão . O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode, em circunstâncias excepcionais, tomar uma decisão diferente no prazo de um mês a contar da data do pedido de apreciação da primeira .

↓ 2007/58/CE Art. 2.6 (adaptado)

3. As medidas que têm por objecto assegurar a aplicação da directiva em condições uniformes são adoptadas pela Comissão como actos de execução pelo procedimento ~~com controle~~ a que se refere o artigo 64.º, n.º 3.

↓ 2001/14/CE

Artigo 64.º

Comitologia

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

↓ 2007/58/CE Art. 2.7

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os ~~n.ºs 1 a 4 de~~ artigos 5.º ~~A~~ e ~~o artigo~~ 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

↓ 2001/14/CE

Artigo 65.º

Relatório

~~Em 15 de Março de 2005, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução da presente directiva, acompanhado, se necessário, de novas propostas de acção comunitária.~~

↓ 2007/58/CE Art. 1.9

~~8. Até 1 de Janeiro de 2009, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório sobre a aplicação da presente directiva.~~

~~Esse relatório deve referir-se:~~

~~— à aplicação da presente directiva nos Estados-Membros, em particular ao seu impacto nos Estados-Membros a que se refere o segundo parágrafo do n.º 3-A, e ao funcionamento efectivo dos diferentes organismos envolvidos,~~

~~— à evolução do mercado, nomeadamente às tendências do tráfego internacional e às actividades e quotas de mercado de todos os intervenientes no mercado, incluindo os novos participantes.~~

↓ 2007/58/CE Art. 1.10
(adaptado)

Até 31 de Dezembro de 2012, ☒ o mais tardar, ☒ a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório sobre a aplicação das disposições do capítulo II.

↓ 2007/58/CE Art. 1.10
(adaptado)

Este relatório deve examinar também o desenvolvimento do mercado, incluindo o estado de adiantamento da preparação para uma maior abertura do mercado dos serviços de transporte ferroviário. No seu relatório, a Comissão deve ainda examinar os diferentes modelos de organização deste mercado e o impacto da presente directiva nos contratos de serviço público e o seu financiamento. Ao fazê-lo, a Comissão deve ter em conta a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e as diferenças intrínsecas existentes entre os Estados-Membros (densidade das redes, número de passageiros, distância média dos percursos). No seu relatório, a Comissão deve, se necessário, propor medidas complementares destinadas a facilitar a realização desta abertura e examinar o impacto de tais medidas.

Artigo 66.º

⊗ **Transposição** ⊗

↓ texto renovado

1. Os Estados-Membros devem aprovar, até [...], o mais tardar, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento aos artigos [...] e aos anexos [...]. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. Tais disposições devem igualmente mencionar que as referências feitas, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, às directivas revogadas pela presente directiva se entendem como referências à presente directiva. As modalidades daquela referência e desta menção são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

↓ 2007/58/CE Art. 2.8

As obrigações de transposição e aplicação da presente directiva não se aplicam a Chipre e a Malta enquanto estes países não dispuserem de um sistema ferroviário no seu território.

↓ texto renovado

Artigo 67.º

Revogações

As Directivas 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE, com a redacção dada pelas directivas enumeradas no anexo XI, parte A, são revogadas com efeitos a partir de [...], sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição das directivas para o direito nacional, constantes do anexo XI, parte B.

As referências às directivas revogadas devem entender-se como referências à presente directiva e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo XII.

↓ 2001/14/CE (adaptado)

Artigo 68.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor ⊗ no vigésimo dia seguinte ao ⊗ da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

↴ texto renovado

Os artigos [...] e os anexos [...] são aplicáveis a partir de [...].

↓ 2001/14/CE

Artigo 69.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em [...]

*Pelo Parlamento Europeu,
O Presidente*

*Pelo Conselho,
O Presidente*

↓ 2001/12/CE Anexo 1

ANEXO I

PORTOS

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/CE Art. 1 e Anexo B

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Дом

Видин

↓ Acto de Adesão
(JO L 2003/236)
Art. 20 e Anexo II, p. 456

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/CE Anexo 1

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

~~DEUTSCHLAND~~

~~Brake~~

~~Bremen/Bremerhaven~~

~~Brunsbüttel~~

~~Cuxhaven~~

~~Emden~~

~~Hamburg~~

~~Kiel~~

~~Lübeck~~

~~Nordenham~~

~~Puttgarden~~

~~Rostock~~

~~Sassnitz~~

~~Wilhelmshaven~~

~~Wismar~~

↓ Acto de Adesão
(JO L 2003/236)
Art. 20 e Anexo II, p. 456

~~EESTI~~

~~Muuga sadam~~

~~Paljassaare sadam~~

~~Vanasadam~~

~~Paldiski põhjasadam~~

~~Paldiski lõunasadam~~

~~Kopli põhjasadam~~

~~Kopli-Iõunasadam~~

~~Bekkeri-sadam~~

~~Kunda-sadam~~

↓ 2001/12/CE Anexo 1

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Πάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escombreras~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Acto de Adesão
(JO L 2003/236)
Art. 20 e Anexo II, p. 456

~~KYΠΡΟΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/CE Anexo 1

~~LUXEMBOURG~~

↓ Acto de Adesão
(JO L 2003/236)
Art. 20 e Anexo II, p. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

↓ 2001/12/CE Anexo 1

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam-Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

~~ÖSTERREICH~~

↓ Acto de Adesão
(JO L 2003/236)
Art. 20 e Anexo II, p. 456

~~POLSKA~~

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/CE Anexo 1

~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

↓ 2006/103/CE Art. 1 e Anexo B

~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

~~Galati~~

Brăila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

↓ Acto de Adesão
(JO L 2003/236)
Art. 20 e Anexo II, p. 456

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/CE Anexo 1

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

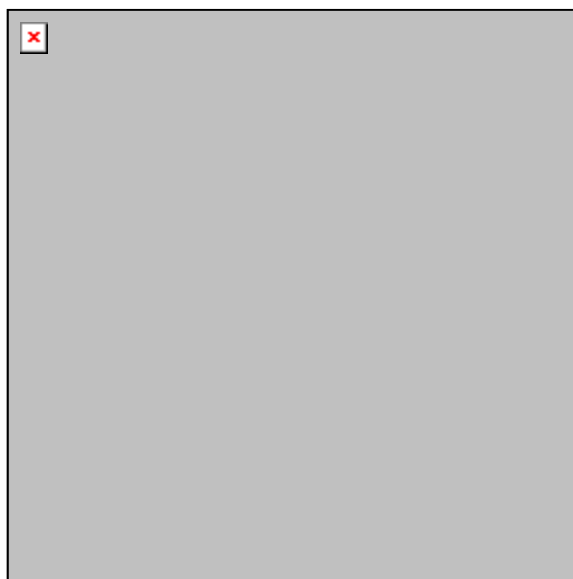
Stockholm

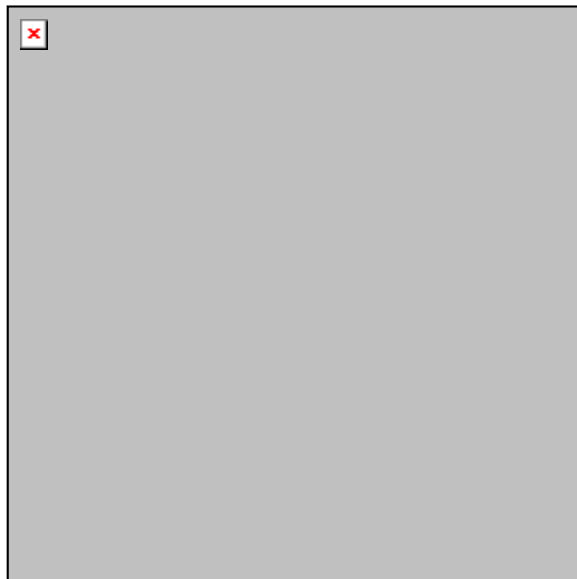
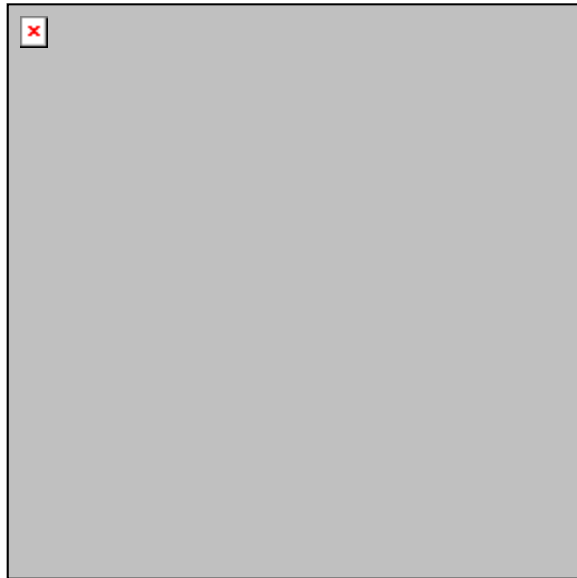
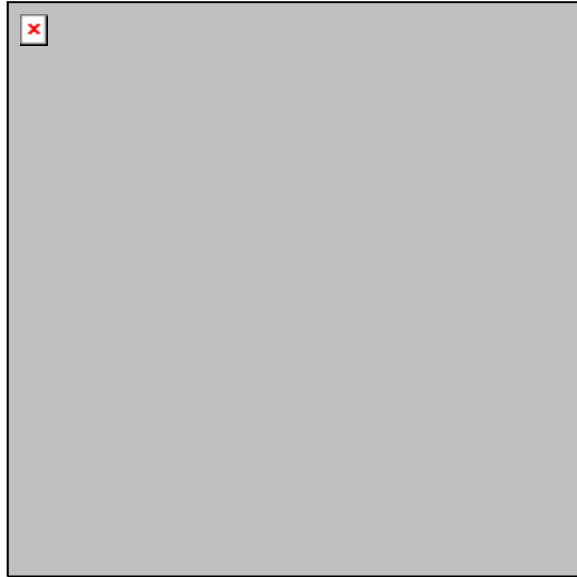
Trelleborg-Ystad

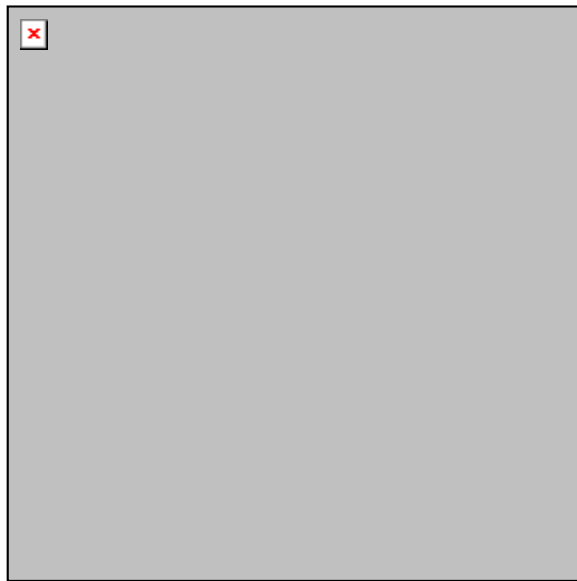
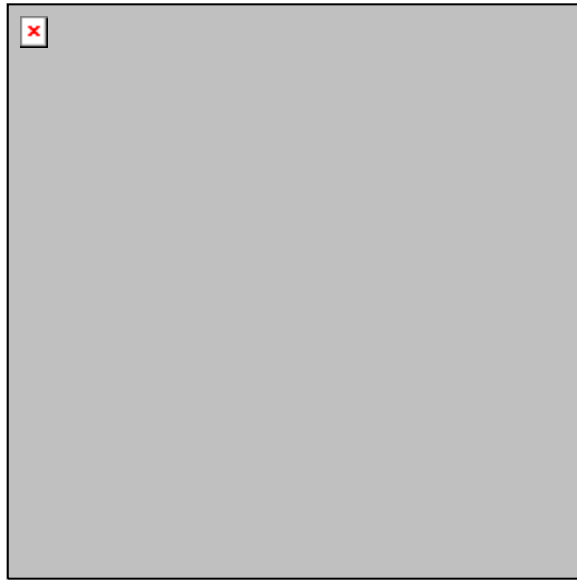
Umeå

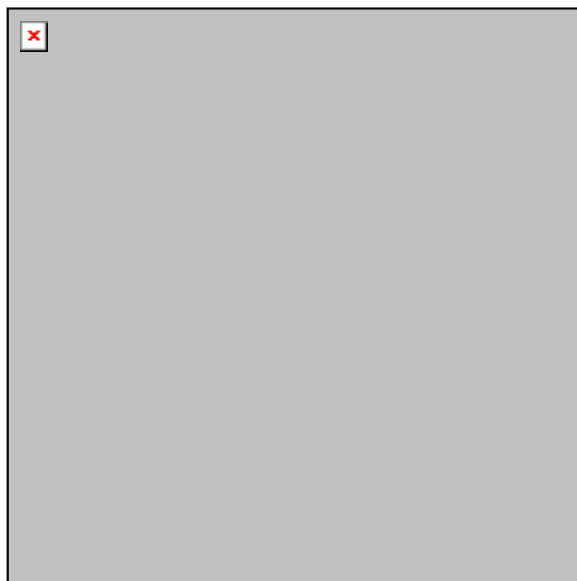
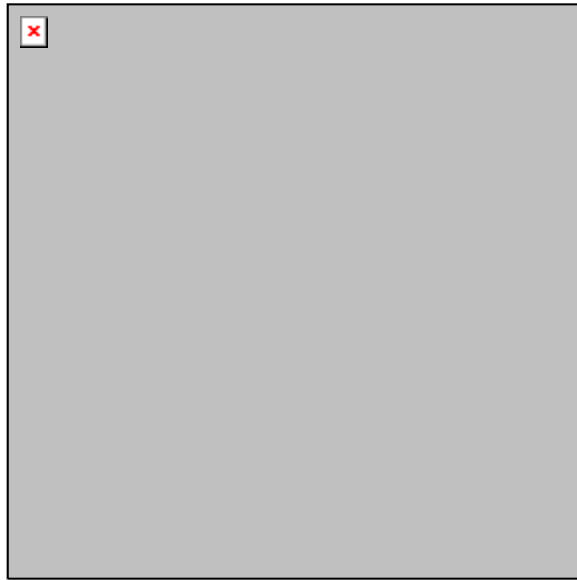
UNITED KINGDOM

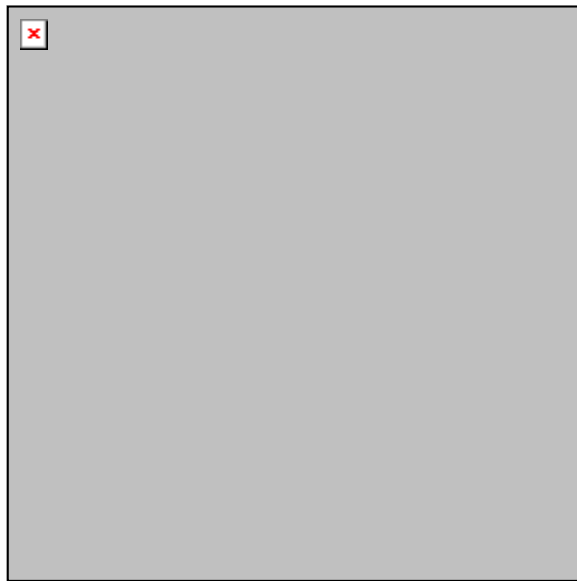
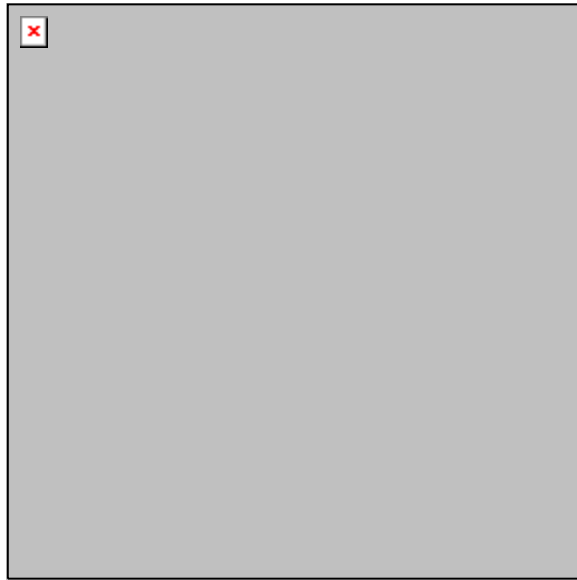
Todos os portos com ligação ao caminho de ferro

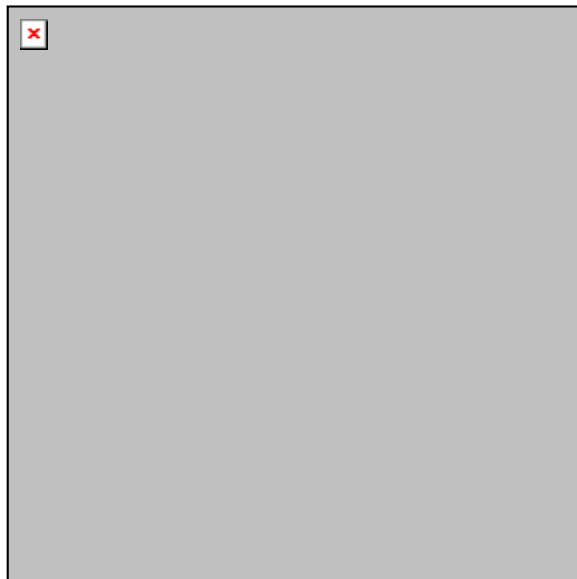
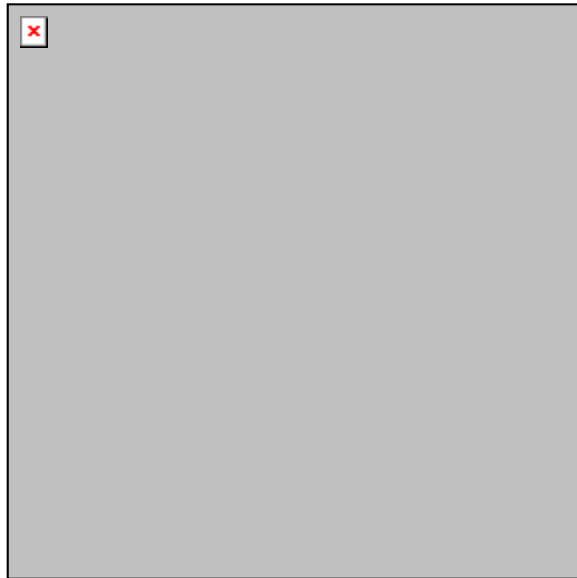
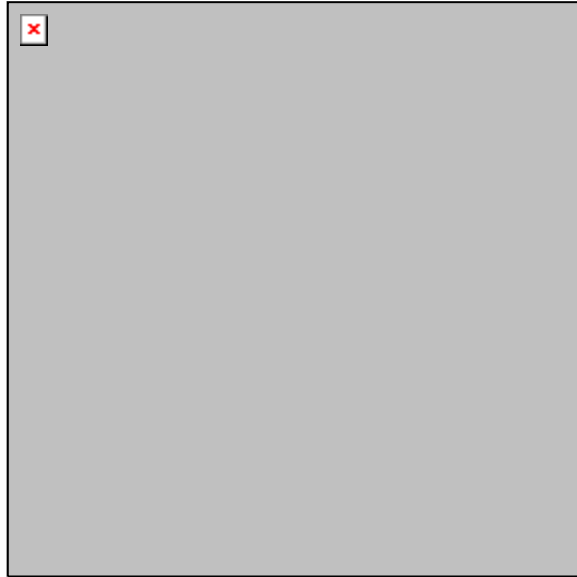


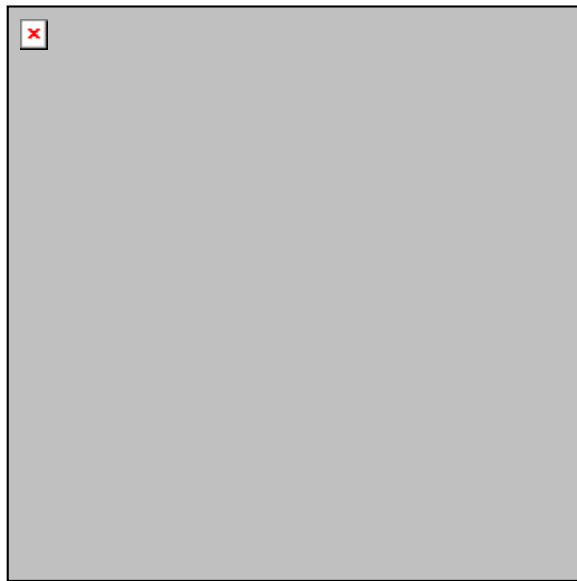
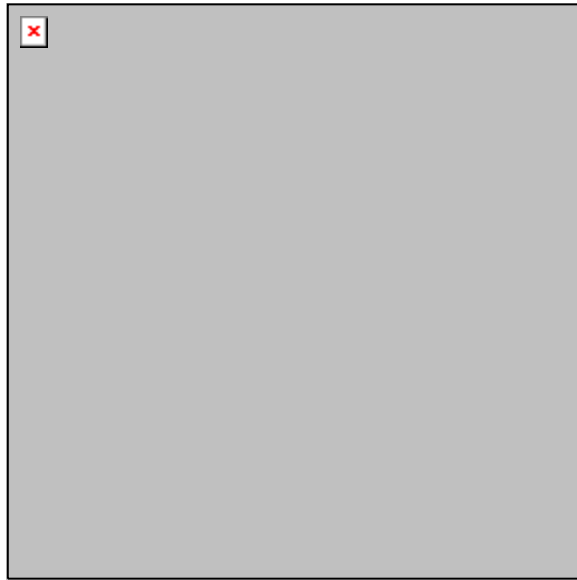


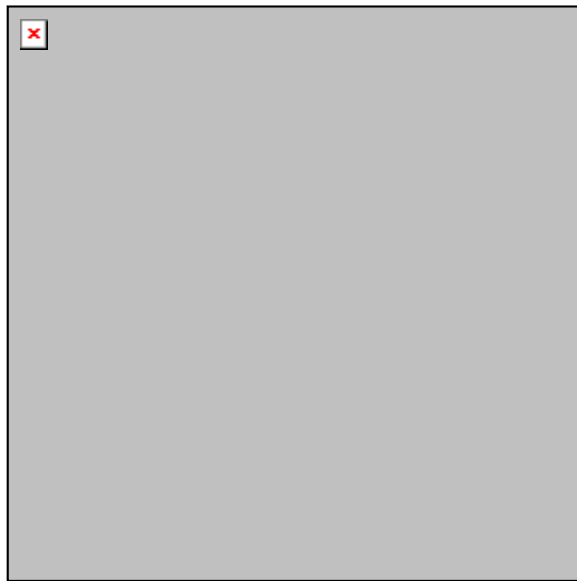
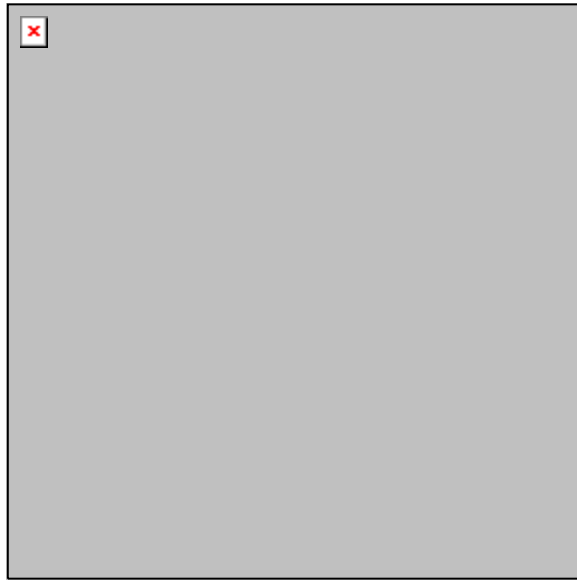


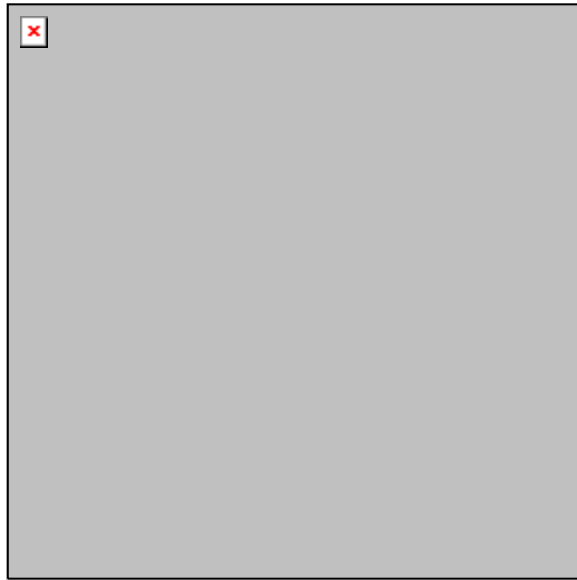
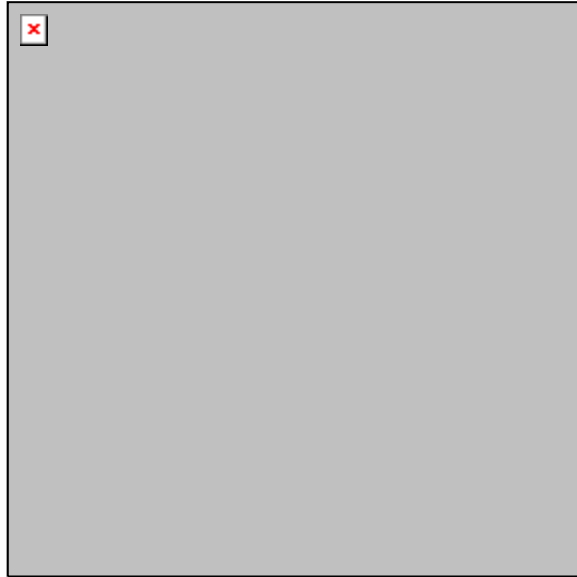












ANEXO I

Lista dos elementos da infra-estrutura ferroviária

A infra-estrutura ferroviária compõe-se dos seguintes elementos, desde que façam parte das vias principais e de serviço, com excepção das situadas no interior das oficinas de reparação do material e dos depósitos ou resguardos das unidades de tracção, assim como dos ramais particulares:

- Terrenos;
- Estrutura e plataforma da via, nomeadamente aterros, trincheiras, drenos, valas, valetas de alvenaria, aquedutos, muros de revestimento, plantações para protecção dos taludes, etc.; cais de passageiros e de mercadorias; bermas e pistas; muros de vedação, sebes vivas, paliçadas; faixas protectoras contra o fogo; dispositivos para aquecimento das agulhas; anteparos contra a neve;
- Obras de arte: pontes, pontões e outras passagens superiores, túneis, valas cobertas e outras passagens inferiores; muros de suporte e obras de protecção contra avalanches, queda de pedras, etc.;
- Passagens de nível, incluindo as instalações destinadas a garantir a segurança da circulação rodoviária;
- Superestrutura, nomeadamente: carris, carris de gola e contracarris; travessas e longarinas, pequenas peças de ligação; balastro, incluindo gravilha e areia; aparelhos de via; placas giratórias e carros transbordadores (com excepção dos exclusivamente reservados às unidades de tracção);
- Pátios das estações de passageiros e mercadorias, incluindo os acessos por estrada;
- Instalações de segurança, sinalização e telecomunicações das vias propriamente ditas, das estações e das triagens, incluindo instalações de produção, transformação e distribuição da corrente eléctrica para sinalização e telecomunicações; edifícios afectos às referidas instalações; freios de via;
- Instalações de iluminação destinadas a assegurar a circulação dos veículos e a respectiva segurança;
- Instalações de transformação e de transporte da corrente eléctrica para a tracção dos comboios: subestações, linhas de alimentação entre as subestações e os fios de contacto, catenárias e suportes; carril de transmissão (terceiro carril) e seus suportes;
- Edifícios afectos ao serviço das infra-estruturas.

↓ 2001/12/CE Art. 1.7 (adaptado)

ANEXO II

⊗ Funções essenciais do gestor da infra-estrutura ⊗

⊗ (referido no artigo 7.º) ⊗

↓ 2001/12/CE Art. 1.7

Lista de funções essenciais a que se refere o artigo 7.º:

- ~~preparação e processo de decisão relativo à concessão de licenças a empresas de transporte ferroviário, incluindo a concessão de licenças individuais,~~
 - processo de decisão relativo à atribuição de canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a atribuição de canais horários individuais,
-

↓ 2001/12/CE Art. 1.7

⇒ texto renovado

- processo de decisão relativo à tarifação da utilização da infra-estrutura, ⇒ incluindo a determinação e cobrança das taxas. ⇐
-

↓ 2001/12/CE Art. 1.7

- ~~supervisão do cumprimento das obrigações de serviço público impostas pela prestação de determinados serviços.~~
-

↓ 2001/14/CE (adaptado)

ANEXO III

Serviços a fornecer às empresas ferroviárias

⊗ (referido no artigo 13.º) ⊗

↓ 2001/14/CE

1. O pacote mínimo de acesso inclui:

↓ 2001/14/CE (adaptado)

a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infra-estrutura ⊗ ferroviária ⊗ ;

↓ 2001/14/CE

b) O direito de utilização da capacidade concedida;

c) A utilização de agulhas e entroncamentos;

d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;

↓ texto renovado

e) A utilização de meios de alimentação eléctrica para tracção, quando disponíveis;

f) A utilização das instalações de abastecimento de combustível, quando disponíveis;

↓ 2001/14/CE

g) Quaisquer outras informações necessárias à implementação ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

↓ 2001/14/CE

⇒ texto renovado

2. ⇒ Deve igualmente ser facultado ⇐ acesso às instalações de serviço e ao fornecimento de serviços ⇒ nas seguintes instalações ⇐:

~~a) Na utilização de meios de alimentação de energia eléctrica para tracção, quando disponíveis;~~

~~b) Nas instalações de abastecimento de combustível;~~

- a) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações ⇒ , incluindo bilhética e informações de viagem ⇐;
- b) Terminais de mercadorias;
- c) Estações de triagem;
- d) Instalações de formação das composições;
- e) Feixes de resguardo;
- f) Instalações de manutenção e outras instalações técnicas;

⇓ texto renovado

- g) Instalações portuárias ligadas a actividades ferroviárias;
- h) Meios de socorro, incluindo reboque.

⇓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

3. Os serviços adicionais podem incluir:

- a) O fornecimento de energia eléctrica para tracção ⇒ , cujas taxas devem ser indicadas na factura separadamente das taxas de utilização dos meios de alimentação eléctrica ⇐;
- b) O pré-aquecimento dos comboios de passageiros;
- c) O abastecimento de combustível, ⇒ cujas taxas devem ser indicadas na factura separadamente das taxas de utilização das instalações de abastecimento de combustível ⇐ , ~~as manobras e todos os outros serviços fornecidos nas instalações de acesso aos serviços acima referidos;~~
- d) Contratos personalizados para:
 - controlo do transporte de mercadorias perigosas,
 - assistência na operação de comboios especiais.

4. Os serviços auxiliares podem incluir:

- a) O acesso à rede de telecomunicações;
- b) O fornecimento de informações suplementares;
- c) A inspecção técnica do material circulante.

ANEXO IV

Informações para monitorização do mercado ferroviário

(referido no artigo 15.º)

1. Evolução do mercado do transporte ferroviário e da compensação por obrigações de serviço público (OSP)

	2007	Variação face ao ano anterior (%)	2008	Variação face ao ano anterior (%)
Tráfego total de mercadorias (tkm)				
Internacional				
Trânsito				
Nacional				
Tráfego total de passageiros (pkm)				
Internacional				
Trânsito				
Nacional				
Parte das OSP no tráfego total				
Compensação paga pelas OSP (EUR)				

2. Quota das empresas ferroviárias no mercado total de transporte no final de 2008 (apenas as empresas com quotas de mercado em tkm/pkm ≥ 1%)

Empresas ferroviárias (MERCADORIAS)	Quota (% de tkm)	Quota total de mercado dos novos operadores
Empresas ferroviárias (PASSAGEIROS)	Quota (% de pkm)	Quota total de mercado dos novos operadores

3. Entidade reguladora

	Ano transacto (ano -1)	Ano anterior (ano -2)
Número de elementos do pessoal afectos ao tratamento de questões de regulação do acesso ao mercado ferroviário		
Número de reclamações tratadas:		
Número de inquéritos <i>ex officio</i> efectuados:		
Número de decisões tomadas:		
– relativas a reclamações:		
– relativas a inquéritos <i>ex officio</i> :		

4. Legislação e regulamentação nacionais com relevância para o transporte ferroviário aprovadas no ano transacto

5. Medidas relevantes de reestruturação da empresa ferroviária histórica e estratégias nacionais na área dos transportes adoptadas/implementadas no ano transacto

6. Iniciativas/medidas importantes de formação na área do transporte ferroviário tomadas no ano transacto

7. Situação do emprego nas empresas ferroviárias e no gestor da infra-estrutura no final do ano transacto

Pessoal total das empresas ferroviárias	
– maquinistas	
– pessoal móvel afecto a serviços transfronteiras	
Pessoal total do gestor da infra-estrutura	
Outro pessoal, inclusive das empresas de serviços ferroviários conexos [e.g. oficinas de manutenção, operadores de terminais, formação, trabalho temporário (maquinistas), abastecimento de energia]	

8. Situação do contrato plurianual de gestão da infra-estrutura no ano transacto

Gestor da infra-estrutura	Extensão da rede objecto do contrato	Duração e data de início do contrato	Indicadores de desempenho acordados? (S/N) Em caso	Compensação total paga (EUR/ano)	

			afirmativo, especificar		

9. Despesas com a infra-estrutura (redes convencional e de alta velocidade)

	Conservação	Renovação	Beneficiação
Linhas convencionais, ano transacto			
(EUR)			
(km)			
Previsões para o ano corrente			
(EUR)			
(km)			
Linhas de alta velocidade, ano transacto			
(EUR)			
(km)			
Previsões para o ano corrente			
(EUR)			
(km)			

10. Défice estimado de conservação da infra-estrutura no final do ano transacto

Linhas convencionais, ano transacto	
(EUR)	
(km)	
Linhas de alta velocidade, ano transacto	
(EUR)	
(km)	

11. Investimentos na rede de alta velocidade

Linhas	Km de linhas que	Km de linhas a entrar
--------	------------------	-----------------------

	entraram em serviço no ano transacto	em serviço num horizonte de planeamento tradicional (10/20 anos)

12. Extensão da rede ferroviária no final do ano transacto

Linhas convencionais (km)	
Linhas de alta velocidade (km)	

13. Taxas de acesso à via aplicadas no acto transacto

Tipo de comboio	Taxa média (EUR/comboio-km), excluindo custo do fornecimento de electricidade
Mercadorias, 1000 t brutas	
Intercidades, 500 t brutas	
Suburbano, 140 t brutas	

14. Existência de um regime de melhoria do desempenho estabelecido de acordo com o artigo 35.º da directiva (em caso afirmativo, indicar características principais)

15. Número de licenças activas emitidas pela autoridade nacional competente

	Licenças activas em 31 de Dezembro do ano transacto (ano -1)	Licenças retiradas	Novas licenças emitidas	Licenças activas em 31 de Dezembro do ano anterior (ano -2)
Total				
Das quais:				
– transporte de mercadorias				
– transporte de passageiros				

16. Situação da instalação do ERTMS

17. Outros dados de relevo



ANEXO V

⊗ Capacidade financeira ⊗

⊗ (referido no artigo 20.º) ⊗

1. A análise da capacidade financeira efectua-se com base nas contas anuais da empresa ⊗ ferroviária ⊗ ou, para as empresas candidatas que não têm possibilidade de apresentar tais contas, com base no balanço anual. Para essa análise, devem ser prestadas informações pormenorizadas, nomeadamente sobre os seguintes aspectos:
-

- a) Recursos financeiros disponíveis, incluindo depósitos bancários, adiantamentos concedidos sobre contas correntes e empréstimos;
 - b) Fundos e elementos do activo mobilizáveis a título de garantia;
 - c) Capital de exploração;
 - d) Custos relevantes, incluindo os custos de aquisição e os sinais pagos por conta da aquisição de veículos, terrenos, edifícios, instalações e material circulante;
 - e) Encargos sobre o património da empresa.
2. O candidato não apresenta a capacidade financeira requerida nomeadamente quando se encontrem em considerável atraso os pagamentos de impostos ou encargos sociais devidos pela actividade da empresa.
3. A autoridade pode exigir, nomeadamente, a apresentação de um relatório de auditoria e de documentos adequados elaborados por um banco, uma caixa de poupança pública, um revisor oficial de contas ou um auditor. Devem constar de tais documentos as informações relativas aos aspectos mencionados no n.º 1.
-

↓ 2001/14/CE (adaptado)

ANEXO VI

Conteúdo das especificações da rede

⊠ (referido no artigo 27.º) ⊠

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

As especificações da rede a que se refere o artigo 27.º incluem as seguintes informações:

1. Um capítulo em que serão enunciadas as características da infra-estrutura à disposição das empresas ferroviárias, bem como as condições de acesso à mesma.
⇒ A informação fornecida deve ser congruente com, ou remeter para, a contida no registo da infra-estrutura a publicar em conformidade com o artigo 35.º da Directiva 2008/57/CE. ⇐
-

↓ 2001/14/CE Anexo I
⇒ texto renovado

2. Um capítulo sobre os princípios de tarifação e o tarifário, que deve incluir todos os elementos relevantes do regime de tarifação, assim como informação suficientemente pormenorizada sobre as taxas aplicáveis ⇒ e o acesso ⇐ aos serviços enumerados no anexo III assegurados por um único prestador. Este capítulo deve apresentar pormenorizadamente a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação dos artigos 31.º, ~~n.os 4 e 5~~, ⇒ a 36.º, no que respeita aos custos e às taxas ⇐ e deve conter informações sobre as alterações ao montante das taxas já decididas ou previstas ⇒ para os próximos cinco anos ⇐.
-

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

3. Um capítulo sobre os princípios e os critérios de repartição da capacidade, que especifica as características gerais da capacidade de infra-estrutura à disposição das empresas ferroviárias e as eventuais restrições à sua utilização, incluindo os condicionalismos previsíveis decorrentes da manutenção da rede. Deve especificar igualmente os procedimentos e prazos do processo de repartição de capacidade. Fixa os critérios específicos aplicáveis nesse processo, nomeadamente:
 - a) As modalidades de apresentação de pedidos de capacidade ao gestor da infra-estrutura pelos candidatos;
 - b) Os requisitos a que devem obedecer os candidatos;
 - c) Os prazos dos processos de candidatura e de repartição ⇒ e os procedimentos a seguir para solicitar informações sobre a planificação conforme previsto no artigo 45.º, n.º 4 ⇐;

- d) Os princípios que regem o processo de coordenação ⇨ e o sistema de resolução de litígios disponível no quadro deste processo ⇩;
- e) Os procedimentos a seguir e os critérios a utilizar quando a infra-estrutura esteja congestionada;
- f) Informações sobre as restrições à utilização da infra-estrutura;
- g) As condições pelas quais são tidos em conta os anteriores níveis de utilização da capacidade para determinar prioridades no processo de repartição.

Este capítulo deve especificar as medidas tomadas para garantir o tratamento adequado dos serviços de mercadorias, dos serviços internacionais e dos pedidos *ad hoc* ⇨ e deve conter um formulário-modelo para os pedidos de capacidade. O gestor da infra-estrutura deve também publicar informações pormenorizadas sobre o processo de atribuição de canais horários internacionais. ⇩

⇩ texto renovado

- 4. Um capítulo com informações relativas aos pedidos para obtenção das licenças a que se refere o artigo 25.º e dos certificados de segurança emitidos nos termos da Directiva 2004/49/CE¹⁸.
- 5. Um capítulo com informações relativas aos procedimentos de resolução de litígios e vias de recurso em matérias relacionadas com o acesso à infra-estrutura e aos serviços ferroviários e com o regime de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 35.º.
- 6. Um capítulo com informações relativas ao acesso às instalações de serviço referidas no anexo III e à respectiva tarifação. Os operadores das instalações de serviço que não se encontrem sob a tutela do gestor da infra-estrutura devem fornecer informações sobre as tarifas de acesso à instalação e de prestação de serviços e sobre as condições técnicas de acesso, para inclusão nas especificações da rede.
- 7. O modelo de acordo-quadro a celebrar pelo gestor da infra-estrutura e o candidato, em conformidade com o artigo 42.º.

¹⁸ JO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

ANEXO VII

Princípios e parâmetros básicos do contrato entre a autoridade competente e o gestor da infra-estrutura

(referido no artigo 30.º)

O contrato deve especificar as disposições do artigo 30.º, designadamente:

1. O seu próprio âmbito no que respeita à infra-estrutura e às instalações de serviço, o qual deve ser estruturado de acordo com o anexo III e abranger todas os aspectos do desenvolvimento da infra-estrutura, nomeadamente a conservação e a renovação da infra-estrutura já em serviço. A construção de novas infra-estruturas pode figurar no contrato como item distinto;
2. A estrutura de afectação das verbas acordadas aos serviços de infra-estrutura enumerados no anexo III, à conservação, à construção de novas infra-estruturas e à redução do eventual défice de conservação;
3. Objectivos de desempenho direccionados para os utentes, na forma de indicadores e critérios de qualidade que abranjam os seguintes aspectos:
 - a) Prestações dos comboios e satisfação dos clientes
 - b) Capacidade da rede
 - c) Gestão de activos
 - d) Volumes de actividade
 - e) Níveis de segurança
 - f) Protecção do ambiente;
4. O volume do eventual défice de conservação e a verba prevista para o reduzir, bem como os activos que irão sair progressivamente de serviço e dar origem a fluxos financeiros distintos;
5. Os incentivos referidos no artigo 30.º, n.º 1;
6. As obrigações mínimas, em conteúdo e frequência, do gestor da infra-estrutura em matéria de comunicação de informações, incluindo as informações a publicar anualmente;
7. Um mecanismo que assegure a transferência para os utentes, na forma de taxas reduzidas, de parte significativa das economias realizadas;
8. A duração acordada do contrato, a qual se deve ajustar à duração do plano de exploração, da concessão ou da licença do gestor da infra-estrutura, e o quadro e regras de tarifação definidos pelo Estado;

9. As regras a seguir em caso de perturbação importante do funcionamento da rede e em situações de emergência, incluindo o estabelecimento de um nível mínimo de serviço em caso de greve ou de cessação antecipada do contrato e o fornecimento de informações aos utentes;
10. As medidas correctivas a tomar em caso de inobservância das obrigações contratuais por qualquer das partes, incluindo as condições e procedimentos de renegociação ou cessação antecipada do contrato e a função a desempenhar pela entidade reguladora.



ANEXO VIII

Requisitos relativos aos custos e taxas associados à infra-estrutura ferroviária

(referido nos artigos 31.º, n.º 3, 32.º, n.ºs 1 e 3, e 35.º)

1. Os custos directos do serviço ferroviário referidos no artigo 31.º, n.º 3, relacionados com o desgaste da infra-estrutura não incluem:
 - a) As despesas gerais com a rede, incluindo salários e pensões;
 - b) Os juros devidos;
 - c) Mais do que um décimo dos custos da planificação, atribuição de canais horários, gestão do tráfego e expedição e sinalização da circulação do comboio;
 - d) Amortização do equipamento informático, de comunicações e de telecomunicações;
 - e) Os custos respeitantes à gestão de bens imobiliários, nomeadamente aquisição, venda, desmantelamento, descontaminação, reposição de coberto vegetal ou arrendamento de terrenos ou outros activos fixos;
 - f) As despesas com serviços sociais, escolas, jardins de infância e refeitórios;
 - g) Os custos resultantes de fenómenos naturais, acidentes e perturbações do serviço;

Se os custos directos médios da exploração de toda a rede excederem 35% dos custos médios de manutenção, gestão e renovação da rede, calculados por comboio-quilómetro, o gestor da infra-estrutura deve justificá-los em pormenor à entidade reguladora. Os custos médios calculados para este efeito excluem os descritos nas alíneas e), f) e g).

2. A diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura em função do ruído, a que se refere o artigo 31.º, n.º 5, deve obedecer aos seguintes requisitos:
 - a) A taxa é diferenciada em função da observância dos limites de emissão de ruído previstos na Decisão 2006/66/CE¹⁹ da Comissão (ETI Ruído) pelos veículos que formam a composição.
 - b) É dada prioridade aos vagões de mercadorias.
 - c) A diferenciação aplicada em função dos níveis de emissão de ruído dos vagões deve permitir a recuperação, num horizonte temporal razoável, dos investimentos efectuados para equipar os vagões com a tecnologia de frenagem silenciosa economicamente mais viável disponível no mercado.

¹⁹ JO L 37 de 8.2.2006, p. 1.

- d) Para efeitos da diferenciação das taxas podem considerar-se outros elementos, designadamente:
 - i) O período do dia em que ocorrem as emissões sonoras, em particular o nocturno;
 - ii) O impacto da composição do comboio no nível de emissões sonoras;
 - iii) A vulnerabilidade das zonas afectadas pelas emissões sonoras;
 - iv) Outras classes de emissão de ruído claramente abaixo dos limites referidos na alínea a).
3. O gestor da infra-estrutura deve demonstrar à entidade reguladora a capacidade dos serviços ferroviários para pagarem as sobretaxas a que se refere o artigo 32.º, n.º 1, para o que cada um dos serviços enumerados nas alíneas que se seguem constitui um segmento de mercado distinto:
- a) Serviços de passageiros v. serviços de mercadorias;
 - b) Comboios de transporte de mercadorias perigosas v. outros comboios de mercadorias;
 - c) Serviços nacionais v. serviços internacionais;
 - d) Transporte combinado v. comboio de mercadorias directo;
 - e) Serviços urbanos ou regionais v. serviços interurbanos de passageiros;
 - f) Comboios-bloco v. comboios de vagões completos;
 - g) Serviços regulares v. serviços ocasionais.
4. O regime de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 35.º deve ter por base os princípios essenciais seguintes:
- a) A fim de garantir o nível acordado de qualidade do serviço e de não comprometer a viabilidade económica dos serviços, e obtida a aprovação da entidade reguladora, o gestor da infra-estrutura define, em concertação com os candidatos, os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, em especial a valoração dos atrasos, os limiares de compensação a título do regime relativos à circulação de cada comboio e de todos os comboios da empresa num período dado.
 - b) O gestor da infra-estrutura comunica à empresa ferroviária, pelo menos cinco dias antes da circulação do comboio, o horário com base no qual serão determinados os atrasos.

c) Os atrasos são classificados nas classes e subclasses seguintes:

1. Gestão da exploração/planificação da responsabilidade do gestor da infra-estrutura

1.1. Organização do horário técnico

1.2. Formação dos comboios

1.3. Erros nos procedimentos operacionais

1.4. Aplicação incorrecta das regras de prioridade

1.5. Pessoal

1.6. Outras causas.

2. Instalações da infra-estrutura da responsabilidade do gestor da infra-estrutura

2.1. Instalações de sinalização

2.2. Instalações de sinalização em passagens de nível

2.3. Instalações de telecomunicações

2.4. Instalações de alimentação eléctrica

2.5. Via

2.6. Estruturas

2.7. Pessoal

2.8. Outras causas.

3. Causas imputáveis ao gestor da infra-estrutura relacionadas com o serviço de via e obras

3.1. Obras planeadas

3.2. Irregularidades na execução de obras

3.3. Limitação da velocidade por defeito da via

3.4. Outras causas.

4. Causas imputáveis a outros gestores de infra-estruturas

4.1. Causas imputáveis ao gestor da infra-estrutura a montante

4.2. Causas imputáveis ao gestor da infra-estrutura a jusante.

5. Causas de natureza comercial imputáveis à empresa ferroviária
 - 5.1. Tempo de paragem excedido
 - 5.2. Pedido da empresa ferroviária
 - 5.3. Operações de carregamento
 - 5.4. Irregularidades do carregamento
 - 5.5. Preparação comercial do comboio
 - 5.6. Pessoal
 - 5.7. Outras causas.
6. Material circulante da responsabilidade da empresa ferroviária
 - 6.1. Escala de serviço
 - 6.2. Formação do comboio pela empresa ferroviária
 - 6.3. Problemas com carruagens (transporte de passageiros)
 - 6.4. Problemas com vagões (transporte de mercadorias)
 - 6.5. Problemas com veículos de automotoras, locomotivas ou automotoras
 - 6.6. Pessoal
 - 6.7. Outras causas.
7. Causas imputáveis a outras empresas ferroviárias
 - 7.1. Causas imputáveis à empresa ferroviária subsequente utilizadora
 - 7.2. Causas imputáveis à empresa ferroviária precedente utilizadora.
8. Causas externas não imputáveis ao gestor da infra-estrutura nem à empresa ferroviária
 - 8.1. Greve
 - 8.2. Trâmites administrativos
 - 8.3. Influências externas
 - 8.4. Condições meteorológicas e causas naturais
 - 8.5. Atrasos com causas externas na rede a jusante
 - 8.6. Outras causas.

9. Causas secundárias não imputáveis ao gestor da infra-estrutura nem à empresa ferroviária

9.1. Incidentes perigosos, acidentes e perigos

9.2. Via ocupada, por atraso do próprio comboio

9.3. Via ocupada, por atraso de outro comboio

9.4. Rotação

9.5. Correspondências

9.6. Por apurar.

d) Sempre que possível, atribuem-se os atrasos a uma única entidade, considerando quer a responsabilidade pela perturbação quer a capacidade de restabelecer condições de tráfego normais.

e) No cálculo das compensações tem-se em conta o atraso médio dos serviços de transporte com requisitos de pontualidade similares.

f) O gestor da infra-estrutura comunica com a maior brevidade às empresas ferroviárias o montante calculado das compensações devidas a título do regime de melhoria do desempenho. O cálculo deve abranger todas as circulações com atraso num período máximo de um mês.

g) Sem prejuízo das vias de recurso disponíveis e das disposições do artigo 50.º, deve haver um mecanismo que permita resolver prontamente os litígios relacionados com o regime de melhoria do desempenho. Quando o mecanismo for accionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis.

h) O gestor da infra-estrutura publica anualmente o nível médio de qualidade do serviço conseguido pelas empresas ferroviárias, com base nos parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho.

5. A redução temporária da taxa de utilização da infra-estrutura para os comboios equipados com o ETCS, prevista no artigo 32.º, n.º 3, é a seguinte:

Transporte de mercadorias:

Ano	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Desconto	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	3%	2%	1%

Transporte de passageiros:

Ano	2020	2021	2022	2023	2024
Desconto	5%	5%	5%	5%	5%



↓ 2001/14/CE (adaptado)

ANEXO IX

Calendário do processo de repartição

⊗ (referido no artigo 43.º) ⊗

↓ 2001/14/CE

1. O horário de serviço é fixado uma vez por ano civil.
-

↓ 2002/844/CE Art. 1

2. A mudança do horário de serviço tem lugar à meia-noite do segundo sábado de Dezembro. Qualquer alteração ou ajustamento a efectuar após o Inverno, nomeadamente para ter em conta, se for caso disso, as alterações de horários do tráfego regional de passageiros, tem lugar à meia-noite do último sábado de Junho de cada ano ou, sempre que necessário, com outra periodicidade entre estas datas. Os gestores de infra-estruturas podem decidir datas diferentes; nesse caso, devem informar a Comissão se houver a possibilidade de o tráfego internacional ser afectado.
-

↓ 2001/14/CE
⇒ texto renovado

3. Os pedidos de capacidade a incluir no horário de serviço devem ser recebidos o mais tardar 12 meses antes da sua entrada em vigor.
4. O mais tardar 11 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço, o gestor da infra-estrutura assegura o estabelecimento de canais horários internacionais provisórios em cooperação com os outros ⇒ gestores de infra-estruturas interessados ⇐ . ~~organismos de repartição competentes referidos no artigo 15.º~~ O gestor da infra-estrutura assegura, na medida do possível, que esses canais horários sejam respeitados nos processos subsequentes.
5. O mais tardar quatro meses após a data-limite para a apresentação de propostas por parte dos candidatos, o gestor da infra-estrutura prepara um projecto de horário de serviço.

ANEXO X

Contas regulamentares a apresentar à entidade reguladora

(referido no artigo 56.º, n.º 8)

As contas regulamentares a apresentar à entidade reguladora em conformidade com o artigo 56.º, n.º 8, devem conter, no mínimo, os elementos seguintes:

1. Separação das contas

As contas regulamentares, a apresentar pelo gestor da infra-estrutura e todas as empresas ou outras entidades que efectuam ou integram as diferentes categorias de transporte ferroviário ou recebem financiamentos públicos, devem:

- a) Compreender demonstrações de resultados e balanços distintos para os serviços de mercadorias, os serviços de passageiros e a gestão da infra-estrutura;
- b) Indicar, clara e precisamente, as fontes e a utilização dos financiamentos públicos e outras formas de compensação, incluindo a descrição dos fluxos de caixa das várias actividades com pormenor suficiente para se determinar como foram gastas essas verbas;
- c) Conter rubricas de despesa e receita que permitam determinar se houve subvencionamento de umas actividades por outras, conforme prescreva a entidade reguladora;
- d) Ter um grau de detalhe suficiente, segundo o critério de necessidade e proporcionalidade definido pela entidade reguladora;
- e) Trazer apenso um documento que descreva a metodologia utilizada para imputar custos às várias actividades.

Se a empresa em causa integrar um grupo, as contas regulamentares apresentadas devem respeitar ao grupo e a cada uma das empresas que o integram. Devem também conter os dados completos dos pagamentos inter-empresas, para se avaliar da correcta utilização dos financiamentos públicos.

2. Monitorização das taxas de acesso à via

As contas regulamentares, a apresentar pelo gestor da infra-estrutura à entidade reguladora, devem:

- a) Conter rubricas de custo distintas, que forneçam sobre os custos marginais e os custos directos dos vários serviços ou grupos de serviços informações suficientes para se poderem monitorar as taxas de utilização da infra-estrutura;
- b) Fornecer informações suficientes para se poderem monitorar as taxas individualmente pagas por serviços (ou grupos de serviços); se a entidade reguladora assim o determinar, essa informação deve compreender dados

quantitativos sobre o volume de actividade, os preços e as receitas totais, provenientes dos pagamentos efectuados pelos clientes internos e externos, de cada serviço.

- c) Indicar as despesas e as receitas de cada serviço (ou grupo de serviços), utilizando para o efeito a metodologia de custos pertinente, conforme prescreva a entidade reguladora, para se avaliar a existência de práticas de formação de preços potencialmente lesivas da concorrência (subvenções cruzadas, preços predatórios ou preços abusivos).

3. Indicação dos resultados financeiros

As contas regulamentares, a apresentar pelo gestor da infra-estrutura à entidade reguladora, devem conter:

- a) Mapa dos resultados financeiros;
- b) Mapa sinóptico das despesas;
- c) Mapa das despesas de manutenção;
- d) Mapa das despesas de exploração;
- e) Mapa das receitas;
- f) Nos casos necessários, notas descritivas e explicativas.

4. Diversos

As contas regulamentares do gestor da infra-estrutura devem ser auditadas por um auditor independente. O relatório do auditor é apenso às contas.

As contas regulamentares devem compreender demonstrações de resultados e balanços e ser conciliadas com as contas oficiais da empresa; devem ser fornecidas explicações relativamente às rubricas conciliadas.



ANEXO XI

Parte A

Directivas revogadas, com a relação das sucessivas alterações (informações referidas no artigo 67.º)

Directiva 91/440/CEE do Conselho
(JO L 237 de 24.8.1991, p. 25)

Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu
e do Conselho
(JO L 75 de 15.3.2001, p. 1)

Directiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu
e do Conselho
(JO L 164 de 30.4.2004, p. 164)

Directiva 2006/103/CE do Conselho
(JO L 363 de 20.12.2006, p. 344) apenas secção B do anexo

Directiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu
e do Conselho
(JO L 315 de 3.12.2007, p. 44) apenas artigo 1.º

Directiva 95/18/CE do Conselho
(JO L 143 de 27.6.1995, p. 70)

Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu
e do Conselho
(JO L 75 de 15.3.2001, p. 26)

Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu
e do Conselho
(JO L 164 de 30.4.2004, p. 44) apenas artigo 29.º

Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu
e do Conselho
(JO L 75 de 15.3.2001, p. 29)

Decisão 2002/844/CE da Comissão
(JO L 289 de 26.10.2002, p. 30)

Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44) apenas artigo 30.º

Directiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44) apenas artigo 2.º

Parte B

Relação das datas-limite de transposição para o direito nacional (informações referidas no artigo 67.º)

Directiva	Prazo-limite de transposição
91/440/CEE	1 de Janeiro de 1993
95/18/CE	27 de Junho de 1997
2001/12/CE	15 de Março de 2003
2001/13/CE	15 de Março de 2003
2001/14/CE	15 de Março de 2003
2004/49/CE	30 de Abril de 2006
2004/51/CE	31 de Dezembro de 2005
2006/103/CE	1 de Janeiro de 2007
2007/58/CE	4 de Junho de 2009

ANEXO XII

QUADRO DE CORRELAÇÃO

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 1.º, n.º 1
		Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2
Artigo 2.º, n.º 2			Artigo 2.º, n.º 1
	Artigo 1.º, n.º 2		Artigo 2.º, n.º 2
		Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 3
Artigo 2.º, n.º 3	Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 1.º, n.º 4	Artigo 2.º, n.º 4
Artigo 2.º, n.º 4			Artigo 2.º, n.º 5
Artigo 3.º			Artigo 3.º, (1) a (8)
	Artigo 2.º, alíneas b) e c)		Artigo 3.º, (9) e (10)
		Artigo 2.º	Artigo 3.º, (11) a (21)
Artigo 4.º			Artigo 4.º
Artigo 5.º			Artigo 5.º
Artigo 6.º, n.ºs 1 e 2			Artigo 6.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 9.º, n.º 4			Artigo 6.º, n.º 3
Artigo 6.º, n.º 1, segundo parágrafo			Artigo 6.º, n.º 4
Artigo 6.º, n.º 3			Artigo 7.º, n.º 1
		Artigos 4.º, n.º 2, e 14.º, n.º 2	Artigo 7.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.ºs 1, 3 e 4			Artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3
		Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 4
Artigo 9.º, n.ºs 1 e 2			Artigo 9.º, n.ºs 1 e 2

Artigo 10.º, n.ºs 3 e 3-A

Artigo 10.º, n.º 3-B

Artigo 10.º, n.ºs 3-C e 3-E

Artigo 10.º, n.º 3-F

Artigo 10.º B

Artigo 10.º, n.º 5

Artigo 3.º

Artigo 4.º, n.ºs 1 a 4

Artigo 5.º

Artigo 6.º

Artigo 7.º

Artigo 8.º

Artigo 9.º

Artigo 4.º, n.º 5

Artigo 10.º

Artigo 11.º

Artigo 15.º

Artigo 5.º

Artigo 1.º, n.º 1,
segundo parágrafo

Artigo 3.º

Artigo 4.º, n.º 1 e
n.ºs 3 a 6

Artigo 10.º, n.º 1 e
n.º 2, primeiro,
segundo e terceiros
parágrafos

Artigo 11.º, n.ºs 1, 2 e
3

Artigo 11.º, n.º 4

Artigo 11.º, n.ºs 5 e 6

Artigo 12.º

Artigo 13.º

Artigo 14.º

Artigo 15.º

Artigo 16.º

Artigo 17.º, n.ºs 1 a 4

Artigo 18.º

Artigo 19.º

Artigo 20.º

Artigo 21.º

Artigo 22.º

Artigo 23.º, n.º 1

Artigo 23.º, n.ºs 2 e 3

Artigo 24.º

Artigo 25.º

Artigo 26.º

Artigo 27.º

Artigo 28.º

Artigo 29.º

Artigo 6.º, n.ºs 2 a 5	Artigo 30.º
Artigo 7.º	Artigo 31.º
Artigo 8.º	Artigo 32.º
Artigo 9.º	Artigo 33.º
Artigo 10.º	Artigo 34.º
Artigo 11.º	Artigo 35.º
Artigo 12.º	Artigo 36.º
Artigo 13.º	Artigo 38.º
Artigo 14.º, n.ºs 1 e 3	Artigo 39.º
Artigo 15.º	Artigo 40.º
Artigo 16.º	Artigo 41.º
Artigo 17.º	Artigo 42.º
Artigo 18.º	Artigo 43.º
Artigo 19.º	Artigo 44.º
Artigo 20.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 45.º, n.ºs 1, 2 e 3
	Artigo 45.º, n.º 4
Artigo 20.º, n.º 4	Artigo 45.º, n.º 5
Artigo 21.º	Artigo 46.º
Artigo 22.º	Artigo 47.º
Artigo 23.º	Artigo 48.º
Artigo 24.º	Artigo 49.º
Artigo 25.º	Artigo 50.º
Artigo 26.º	Artigo 51.º
Artigo 27.º	Artigo 52.º
Artigo 28.º	Artigo 53.º
Artigo 29.º	Artigo 54.º

		Artigo 30.º, n.º 1	Artigo 55.º
		Artigo 30.º, n.º 2	Artigo 56.º, n.º 1
Artigo 12.º		Artigo 31.º	Artigo 57.º
Artigo 14.º A		Artigo 33.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 58.º
			Artigo 59.º
			Artigo 60.º
			Artigo 61.º
Artigo 11.º		Artigo 34.º	Artigo 62.º
Artigo 11.º A		Artigo 35.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 63.º
			Artigo 64.º
Artigo 10.º, n.º 9			Artigo 65.º
		Artigo 38.º	Artigo 66.º
			Artigo 67.º
	Artigo 17.º	Artigo 39.º	Artigo 68.º
Artigo 16.º	Artigo 18.º	Artigo 40.º	Artigo 69.º
			Anexo I
Anexo II		Anexo II	Anexo II
			Anexo III
			Anexo IV
	Anexo		Anexo V
		Anexo I	Anexo VI
			Anexo VII
		Anexo III	Anexo VIII
			Anexo IX
			Anexo X