

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

4. Encarrega o seu Secretário-Geral de assinar o acto em causa, após verificação do cumprimento de todos os trâmites previstos e de, em concordância com o Secretário-Geral do Conselho, proceder à respectiva publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*;
5. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos Parlamentos nacionais.

Espaço ferroviário europeu único (Reformulação) *I**

P7_TA(2011)0503

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 16 de Novembro de 2011, sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Processo legislativo ordinário – reformulação)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2010)0475),
- Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C7-0268/2010),
- Tendo em conta o artigo 14.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e o seu Protocolo n.º 26 relativo aos Serviços de Interesse Geral,
- Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
- Tendo em conta a sua resolução, de 17 de Junho de 2010, sobre a aplicação das directivas relativas ao primeiro pacote ferroviário ⁽¹⁾,
- Tendo em conta o parecer fundamentado apresentado pela Câmara dos Deputados do Luxemburgo - no âmbito do Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade - que afirma que o projecto de acto legislativo não respeita o princípio da subsidiariedade,
- Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 16 de Março de 2011 ⁽²⁾,
- Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões de 28 de Janeiro de 2011 ⁽³⁾,
- Tendo em conta o Acordo Interinstitucional de 28 de Novembro de 2001 para um recurso mais estruturado à técnica de reformulação dos actos jurídicos ⁽⁴⁾,
- Tendo em conta a carta que a Comissão dos Assuntos Jurídicos endereçou à Comissão dos Transportes e do Turismo em 26 de Maio de 2011, nos termos do n.º 3 do artigo 87.º do seu Regimento,
- Tendo em conta os artigos 87.º e 55.º do seu Regimento,
- Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0367/2011),

⁽¹⁾ JO C 236 E de 12.8.2011, p. 125.

⁽²⁾ JO C 132 de 3.5.2011, p. 99.

⁽³⁾ JO C 104 de 2.4.2011, p. 53.

⁽⁴⁾ JO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- A. Considerando que o Grupo Consultivo dos Serviços Jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão concluiu, no seu parecer, que a proposta em apreço não contém alterações de fundo para além das nela identificadas como tal e que, no que respeita à codificação das disposições inalteradas dos actos precedentes, juntamente com as alterações introduzidas, a proposta se cinge à codificação pura e simples dos actos existentes, sem alterações substantivas,
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue, tendo em conta as recomendações do Grupo Consultivo dos Serviços Jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a questão se pretender alterar a sua proposta substancialmente ou substituí-la por outro texto;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

P7_TC1-COD(2010)0253

Posição do Parlamento Europeu aprovada em primeira leitura em 16 de Novembro de 2011 tendo em vista a adopção da Directiva 2011/.../UE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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 ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽³⁾, a Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ⁽⁴⁾, 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 ferroviária ⁽⁵⁾, foram substancialmente alteradas em 2004 e 2007. Atendendo à necessidade de introduzir alterações adicionais e à relação existente entre estas disposições jurídicas, essas directivas deverão ser reformuladas e fundidas num único acto, por razões de clareza.

⁽¹⁾ JO C 132 de 3.5.2011, p. 99.

⁽²⁾ JO C 104 de 2.4.2011, p. 53.

⁽³⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁽⁴⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

⁽⁵⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (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, que contribui para aumentar a mobilidade sustentável.
- (2-A) *A parte que cabe ao sector ferroviário no domínio dos transportes não tem crescido na última década, contrariamente aos objectivos estabelecidos no pacote ferroviário de 2001 ("Primeiro pacote ferroviário", designadamente a Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽¹⁾, a Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ⁽²⁾, e a Directiva 2001/14/CE), o que demonstra a necessidade de reforçar a actual legislação a fim de apoiar o sector. Por consequência, é essencial proceder à presente reformulação. [Alt. 1]*
- (2-B) *Os numerosos processos por infracção instaurados contra os Estados-Membros demonstram que a actual legislação dá azo a interpretações incorrectas e que é necessário clarificar e melhorar o primeiro pacote ferroviário, a fim de garantir uma abertura efectiva do mercado ferroviário europeu. [Alt. 2]*
- (2-C) *O investimento no desenvolvimento e na manutenção da infra-estrutura ferroviária continua a ser insuficiente para o crescimento do sector e da sua capacidade competitiva. [Alt. 3]*
- (2-D) *As directivas que constituem o primeiro pacote ferroviário não impediram uma variação considerável da estrutura e do nível das taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária nem da forma e duração dos processos de repartição da capacidade. [Alt. 4]*
- (2-E) *A falta de transparência das condições do mercado constitui claramente um obstáculo ao funcionamento de serviços ferroviários competitivos. [Alt. 5]*
- (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.
- (3-A) *A coexistência, nos Estados-Membros, de diferentes regimes de segurança social no sector ferroviário implica o risco de concorrência desleal entre novos operadores ferroviários e operadores ferroviários históricos, e requer harmonização, respeitando ao mesmo tempo as especificidades do sector e dos Estados-Membros. [Alt. 6]*
- (3-B) *Há que garantir que as entidades reguladoras cumpram as suas funções de supervisão regulamentar, a fim de evitar a discriminação entre as empresas ferroviárias e de assegurar a adequação das políticas de tarifação e o respeito pelo princípio da separação das contas. [Alt. 7]*
- (3-C) *A fim de realizar o espaço ferroviário europeu único, é necessária a interoperabilidade total do sistema ferroviário a nível europeu. Cumpre, por isso, atribuir à Agência Ferroviária Europeia competências e recursos adequados para alcançar mais rapidamente este objectivo, em especial no que respeita ao desenvolvimento de normas comuns para a certificação de material circulante e de sistemas de segurança e de sinalização. [Alt. 8]*
- (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, deverão ser excluídos do âmbito de aplicação da presente directiva. *Os comboios antigos e os comboios-museu que circulam na sua própria ferrovia deverão ser igualmente excluídos do âmbito de aplicação da presente directiva. [Alt. 9]*

⁽¹⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (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.
- (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 contabilidades distintas e possam ser geridas separadamente, **de maneira transparente, a fim de evitar que os fundos públicos sejam desviados para outras actividades comerciais.** [Alt. 10]
- (6-A) **Deve ser assegurada uma rigorosa separação entre as contabilidades do gestor da infra-estrutura e da empresa ferroviária. Os fundos públicos afectados a uma das áreas de actividade não deverão ser transferidos para outra área de actividade. Esta proibição deverá estar claramente reflectida nas regras contabilísticas de cada área de actividade. Os Estados-Membros e a entidade reguladora nacional deverão assegurar a aplicação efectiva desta proibição.** [Alt. 11]
- (6-B) **Independentemente do seu modelo empresarial, todos os operadores ferroviários têm de respeitar a legislação sobre protecção social e saúde a fim de evitar as práticas de dumping social e de concorrência desleal.** [Alt. 12]
- (6-C) **Para tornar o transporte ferroviário competitivo em relação ao transporte rodoviário, é necessário normalizar os diferentes conjuntos de disposições nacionais, nomeadamente sobre a segurança no transporte rodoviário, o manuseamento de documentos de acompanhamento, a formação dos comboios e a documentação que se lhe refere, os sinais e as marcações utilizados para a condução dos comboios, as medidas e controlos aplicados em relação ao transporte de mercadorias perigosas e procedimentos uniformizados de registo e controlo do transporte de resíduos.** [Alt. 13]
- (7) O princípio da livre prestação de serviços deve aplicar-se ao sector ferroviário, tendo em conta as características específicas desse sector.
- (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.
- (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.
- (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.
- (10-A) **A União deverá explorar fontes alternativas de financiamento de projectos ferroviários europeus através de instrumentos financeiros inovadores, tais como obrigações da União destinadas a projectos, a fim de incentivar o investimento privado e de melhorar o acesso ao capital de risco. Do mesmo modo, há que tornar o mercado ferroviário atractivo para os investidores privados alternativos, mediante quadros legais claros e transparentes;** [Alt. 14]

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (10-B) *Os Estados-Membros e os gestores da infra-estrutura deverão poder financiar investimentos na infra-estrutura através de meios alternativos ao financiamento estatal directo, tais como o financiamento pelo sector privado.* [Alt. 15]
- (11) Um transporte de **passageiros e de** mercadorias eficaz, nomeadamente a nível transfronteiriço **e, em particular, nos casos em que a diferença de bitolas ainda representa um obstáculo físico à concorrência**, exige a adopção **urgente** de medidas para abrir **os mercados nos diferentes Estados-Membros e para gerar competitividade.** [Alt. 16]
- (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.
- (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.
- (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~~ **deverá concentrar-se** nas paragens que servem o trajecto internacional. ~~Os novos~~ **Estes** serviços deverão 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. [Alt. 17]
- (15) O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros ⁽¹⁾, 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.
- (15-A) *O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 permite que os Estados-Membros garantam aos trabalhadores a manutenção dos seus direitos de emprego, no quadro da separação entre a exploração dos serviços de transporte e a gestão da infra-estrutura, susceptível de implicar uma transferência de empresas.* [Alt. 18]
- (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 esse direito comprometa o equilíbrio económico desses contratos de serviço público e desde que a entidade reguladora relevante a que se refere o artigo 55.º **e, sendo caso disso, a rede de entidades reguladoras criada pelo artigo 57.º** da presente directiva aprovem a limitação, com base numa análise económica objectiva, a pedido das autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público. [Alt. 19]

⁽¹⁾ JO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (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.
- (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.
- (18-A) *A evolução do mercado tem mostrado que uma das principais preocupações é o reforço do papel das entidades reguladoras. Para desempenharem um papel-chave na criação de um ambiente justo com condições de acesso equitativas, essas entidades devem ser dotadas de recursos financeiros, humanos e logísticos adequados à consecução desse objectivo.* [Alt. 20]
- (18-B) *A entidade reguladora nacional tem de ser uma entidade independente, dotada de poderes de iniciativa própria e de inquérito e capaz de emitir pareceres e decisões executórias, a fim de garantir um mercado aberto, sem barreiras e no seio do qual se exerça uma concorrência livre e sem distorções.* [Alt. 21]
- (19) A entidade reguladora nacional deverá funcionar por forma a evitar conflitos de interesses e eventuais envolvimento na adjudicação dos contratos de serviço público em causa, **sem prejuízo da possibilidade de ser financiada pelo orçamento nacional ou por meio de taxas cobradas ao sector ferroviário, e da publicação da informação relevante.** 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. [Alt. 22]
- (19-A) *A entidade reguladora nacional deverá ser totalmente independente em matéria de organização, decisões de financiamento, estrutura legal e tomada de decisões em relação a qualquer gestor de infra-estrutura, organismo de tarifação, organismo de repartição ou empresa ferroviária. A entidade reguladora nacional deve ter a capacidade administrativa necessária, em termos de pessoal e de recursos, para assegurar que o mercado ferroviário seja aberto e transparente. O nível de efectivos exigido deverá depender directamente das necessidades do mercado, e variar em conformidade. Competir-lhe-á decidir em matéria de queixas, actuar por iniciativa própria, investigar em casos de litígio e acompanhar a evolução do mercado. Deverá beneficiar do apoio de um departamento regulador da Comissão. Além disso, a entidade reguladora nacional deverá manter uma base de dados dos seus projectos de decisões acessível à Comissão.* [Alt. 23]
- (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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (21) As entidades reguladoras nacionais deverão ~~troc~~ ~~trocar informações e, se~~ **criar, sob os auspícios da Comissão, uma rede destinada a reforçar a sua cooperação através da definição de princípios comuns e do intercâmbio das melhores práticas e de informações.** Se necessário, em casos pontuais, **deverão também** 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 **comuns a nível europeu** com base na sua experiência. **Com base na experiência dessa rede de entidades reguladoras, a Comissão deverá apresentar uma proposta legislativa para criar uma entidade reguladora europeia.** [Alts. 24 e 25]
- (22) A fim de garantir uma concorrência leal entre as empresas ferroviárias, a entidade reguladora deverá ~~distinguir~~ **gerir** a prestação dos serviços de transporte e a 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~~ **de forma transparente e não discriminatória, em conformidade com os procedimentos previstos na presente directiva.** [Alt. 26]
- (22-A) **Um melhor acesso a informações de viagem e a serviços de bilhética nas estações de passageiros deverá complementar outras iniciativas regulamentares destinadas a facilitar a criação e o desenvolvimento de aplicações telemáticas para passageiros.** [Alt. 138]
- (23) A fim de garantir serviços fiáveis e adequados, é necessário que as empresas ferroviárias preencham permanentemente determinados requisitos de honorabilidade, ~~e de capacidade financeira,~~ **de normas sociais e de competência** profissional. [Alt. 27]
- (24) Para proteger os clientes e os terceiros envolvidos, é ~~importante~~ **essencial** garantir que as empresas ferroviárias estejam devidamente cobertas por um seguro de responsabilidade civil. **Deverá ainda ser autorizada a cobertura da sua responsabilidade em caso de acidentes por garantias apresentadas por bancos ou outras empresas, desde que tal cobertura obedeça às condições de mercado, não conduza a auxílios estatais e não contenha elementos de discriminação em relação a outras empresas ferroviárias.** [Alt. 28]
- (25) ~~As~~ **Todas as** empresas ferroviárias deverão, além disso, ser obrigadas a respeitar a legislação nacional e a legislação da União relativas à exploração de serviços ferroviários, ~~aplicadas sem carácter discriminatório, destinadas a garantir o seu direito a exercer, com toda a segurança, e tendo plena~~ **plena** ~~mente em devida conta a saúde, as~~ **as obrigações existentes no domínio das** condições sociais, **da saúde** e dos direitos dos trabalhadores e dos utentes, ~~a respectiva actividade em~~ **em todos os** percursos ~~específicos.~~ [Alts. 29 e 30]
- (26) Os mecanismos de emissão, manutenção e modificação das licenças das empresas ferroviárias devem ser transparentes e respeitar o princípio de não discriminação.
- (26-A) **Ainda acontece com demasiada frequência que a concessão de uma licença para material circulante das empresas ferroviárias seja indevidamente dificultada, o que perturba o acesso ao mercado. Deverá pois ser atribuído um mandato forte à Agência Ferroviária Europeia para se ocupar desta matéria. Daí o pedido à Comissão para que, no âmbito da revisão do Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que institui a Agência Ferroviária Europeia ⁽¹⁾, analise a possibilidade de alargar as competências da Agência Ferroviária Europeia nesta matéria.** [Alt. 31]

⁽¹⁾ JO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (27) A fim de garantir a transparência e um acesso *não discriminatório* à infra-estrutura ferroviária e aos serviços ferroviários conexos para todas as empresas ferroviárias, devem ser publicadas nas especificações da rede todas as informações necessárias para a utilização dos direitos de acesso, ***inclusive em formatos acessíveis às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.*** [Alt. 32]
- (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.
- (29) O encorajamento da utilização otimizada da infra-estrutura ferroviária levará a uma redução dos custos dos transportes para a sociedade.
- (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.
- (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. Os regimes de tarifação e de repartição da capacidade devem favorecer uma concorrência leal no fornecimento de serviços ferroviários.
- (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.
- (34) Os regimes de repartição da capacidade devem proporcionar às empresas ferroviárias indicações claras e consistentes que lhes permitam tomar decisões racionais.
- (35) Um regime de tarifação transmite indicações económicas aos utentes. É importante que essas indicações às empresas ferroviárias sejam consistentes ***e claras***, e as levem a tomar decisões racionais ***e sustentáveis.*** [Alt. 33]
- (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.
- (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.
- (38) Os Estados-Membros deverão poder permitir a intervenção directa dos compradores de serviços ferroviários no processo de repartição das capacidades.
- (39) É importante ter em conta os requisitos empresariais tanto dos candidatos como do gestor da infra-estrutura.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (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.
- (40-A) *Os candidatos que oferecem serviços de transporte de mercadorias por vagões completos deverão ser encorajados a alargar o mercado potencial a novos clientes de serviços ferroviários. É importante, por conseguinte, que o gestor da infra-estrutura tenha estes candidatos em consideração aquando da atribuição da capacidade, a fim de lhes permitir beneficiarem plenamente deste quadro legal e expandir a quota do mercado ferroviário para novos sectores. [Alt. 34]*
- (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.
- (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.
- (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.
- (44) Os serviços efectuados ao abrigo de contratos com autoridades públicas podem requerer regras específicas que salvaguardem a sua capacidade de atrair os utilizadores.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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. **Neste contexto, afigura-se conveniente a criação a curto prazo de uma entidade reguladora europeia. [Alt. 35]**

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (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.
- (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.
- (53) ~~Θ~~ **É necessário aumentar o investimento na infra-estrutura ferroviária, nomeadamente na infra-estrutura existente, é necessário** e os regimes de tarifação da utilização da infra-estrutura devem fornecer incentivos para que o gestor da infra-estrutura realize investimentos adequados, economicamente interessantes **e sustentáveis do ponto de vista ambiental.** [Alt. 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (58-A) *Tendo em vista o aumento da quota do transporte ferroviário de mercadorias e passageiros relativamente a outros modos de transporte, é conveniente que, na internalização dos custos externos, os Estados-Membros assegurem que as taxas diferenciadas não tenham consequências negativas para o equilíbrio financeiro do gestor da infra-estrutura. Se, no entanto, o gestor da infra-estrutura sofrer perdas devido a esta diferenciação, é aconselhável que os Estados-Membros corrijam esta diferença, tendo devidamente em conta as regras sobre auxílios estatais.* [Alt. 37]
- (59) ~~O desenvolvimento do transporte ferroviário passa pela utilização inter alia dos instrumentos disponíveis na União, sem prejuízo das prioridades já estabelecidas.~~ [Alt. 38]
- (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.
- (61) ~~É desejável que as empresas ferroviárias e o gestor da infra-estrutura disponham de incentivos que lhes permitam minimizar perturbações na rede.~~ [Alt. 39]

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (62) ~~A repartição da capacidade tem um custo para o gestor da infra-estrutura cuja recuperação deve ser assegurada.~~ [Alt. 40]
- (63) A gestão eficaz e a utilização justa e não discriminatória da infra-estrutura ferroviária requerem a criação de ~~uma entidade reguladora~~ **entidades reguladoras nacionais** que ~~supervisione~~ **supervisionem** a aplicação das regras da presente directiva e ~~actue~~ **actuem** como instância de recurso, sem prejuízo da possibilidade de controlo jurisdicional. [Alt. 41]
- (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.
- (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 A fim de garantir a monitorização adequada do mercado ferroviário e a regulamentação correcta relativa à cobrança de taxas de utilização da infra-estrutura, ferroviária e à repartição das capacidades da infra-estrutura, deverá ser delegado na Comissão o poder de adoptar actos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), no que respeita aos critérios e procedimentos a seguir, como, por exemplo, o âmbito da monitorização do mercado, determinados elementos das especificações da rede, determinados princípios de tarifação, a redução temporária para os comboios equipados com o Sistema Europeu de Controlo dos Comboios (ETCS), determinados elementos do regime de melhoria do desempenho, os critérios a seguir no que respeita às exigências relativas aos candidatos à infra-estrutura, o calendário do processo de repartição, as contas regulamentares e os princípios e práticas comuns para a tomada de decisões definidos pelas entidades reguladoras. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos. Ao preparar e elaborar actos delegados, a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada de todos os documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.~~ [Alt. 42]
- (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 Comissão ^(*) A Comissão deverá ser habilitada com poderes de execução a fim de garantir condições uniformes de aplicação da presente directiva. Esses poderes deverão ser exercidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão ⁽²⁾.~~
- (67) Segundo os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade consagrados 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, e podem, pois, devido às suas implicações transnacionais, ser melhor alcançados a nível da União. A presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.

(*) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(2) JO L 55 de 28.2.2011, p. 13 [Alt. 43].

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- (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.
- (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.
- (70) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽¹⁾, os Estados-Membros são encorajados 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.
- (71) A presente directiva não prejudica os prazos para os Estados-Membros darem cumprimento às directivas anteriores, indicados no anexo XI, parte B.
- (71-A) *Na sequência das resoluções do Parlamento Europeu de 12 de Julho de 2007 ⁽²⁾ e de 17 de Junho de 2010 ⁽³⁾ sobre a aplicação do primeiro pacote ferroviário e na sequência da aplicação da Directiva 2001/12/CE, a Comissão deverá apresentar uma proposta legislativa sobre a separação do gestor e do operador da infra-estrutura até finais de 2012. Na medida em que o sector ferroviário não está ainda totalmente aberto, a Comissão deverá apresentar uma proposta legislativa sobre a abertura do mercado até essa data, [Alt. 44]***

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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;
 - 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;
 - 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 aplica-se à utilização da infra-estrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais.

⁽¹⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.⁽²⁾ JO C 175 E de 10.7.2008, p. 551.⁽³⁾ JO C 236 E de 12.8.2011, p. 125.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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

2-A. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos artigos 6.º, 7.º, 8.º e 13.º e do capítulo IV:

— *as empresas ferroviárias que efectuem apenas serviços de transporte de mercadorias numa infra-estrutura ferroviária gerida por essas empresas antes de ... (*), que tenha uma bitola diferente da rede ferroviária principal existente no Estado-Membro e que esteja ligada a uma infra-estrutura ferroviária no território de um país terceiro, desde que a infra-estrutura gerida não se encontre identificada na Decisão n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Julho de 2010, sobre as orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (¹).* [Alts. 134 e 135]

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;
 - d) As infra-estruturas ferroviárias privadas cuja utilização está reservada ao proprietário da infra-estrutura para as suas próprias actividades de transporte de mercadorias;
 - e) As operações de transporte sob a forma de serviços ferroviários efectuadas em trânsito através da União.

Os Estados-Membros podem decidir sobre períodos e prazos para o calendário da repartição de capacidades diferentes dos referidos no artigo 43.º, n.º 2, no anexo VIII, ponto 4, alínea b), e no anexo IX, pontos 3, 4 e 5, para os canais horários internacionais a definir em colaboração com os gestores da infra-estrutura dos países terceiros numa rede cuja bitola seja diferente da rede ferroviária principal dentro da União. [Alt. 45]

(*) Data de entrada em vigor da presente directiva.

(¹) JO L 204 de 5.8.2010, p. 1.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

3-A. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação do artigo 31.º, n.º 5, os veículos explorados ou que se destinem a ser explorados em proveniência de ou com destino a países terceiros, que circulem numa rede cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia. [Alt. 46]

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.

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.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- 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, **em observância das regras de segurança aplicáveis**; as funções **essenciais** do gestor da infra-estrutura ~~de uma rede, ou de parte de uma rede, podem ser repartidas por diferentes organismos ou empresas~~ **são: o processo de decisão relativo à atribuição de canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a atribuição de canais horários individuais, e o processo de decisão relativo à tarifação da utilização da infra-estrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, e os investimentos na infra-estrutura**; [Alt. 47]
- 2-A) «Entidade reguladora», **uma entidade que supervisiona a correcta aplicação da legislação aplicável num Estado-Membro, que não está de forma alguma envolvida no processo político e que é totalmente independente das empresas, em especial das empresas referidas nos pontos 1 e 2**; [Alt. 48]
- 3) «Infra-estrutura ferroviária», o conjunto dos elementos enumerados ~~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 Junho (*) de 1970, que por razões de clareza são incluídos no anexo I da presente directiva~~; [Alt. 49]
- 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;
- 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;

(*) JO L 278 de 23.12.1970, p. 1.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- 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 ***ou de regiões fronteiriças***; [Alt. 50]
- 8) «Trânsito», a travessia do território da União sem embarque nem desembarque de mercadorias e/ou sem embarque nem desembarque de passageiros no território da União;
- 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;
- 11) «Repartição», a afectação da capacidade da infra-estrutura ferroviária pelo gestor da infra-estrutura;
- 12) «Candidato», uma empresa ferroviária e quaisquer outras pessoas singulares ou colectivas, tais como autoridades competentes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, 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 concorrência entre vários pedidos de capacidade de infra-estrutura;
- 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;
- 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;

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- 20) «Canal horário», a capacidade de infra-estrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos em determinado momento;
- 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.

CAPÍTULO II

DESENVOLVIMENTO DOS CAMINHOS-DE-FERRO DA UNIÃO

SECÇÃO 1

Independência de gestão

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.

2-A. O gestor da infra-estrutura gere os seus próprios serviços de informática, de modo a assegurar a protecção adequada das informações comerciais sensíveis. [Alt. 51]

2-B. Os Estados-Membros asseguram igualmente que as empresas ferroviárias e os gestores das infra-estruturas, que não sejam totalmente independentes uns dos outros, sejam responsáveis pelas suas próprias políticas de pessoal. [Alt. 52]

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 (CPSP) 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:

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- 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.

SECÇÃO 2

Separação entre a gestão da infra-estrutura e a actividade de transporte e entre os diferentes tipos de actividade de transporte

Artigo 6.º

~~Separação das contas~~ **Separação transparente 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 **a fim de garantir o desenvolvimento da concorrência, a continuidade dos investimentos e a rentabilidade da prestação de serviços do sector ferroviário.**

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.

4. ~~AA fim de assegurar a total transparência dos custos da infra-estrutura, a~~ contabilidade das diferentes áreas de actividade referidas nos n.ºs 1 e 3 deve ser mantida de forma a permitir a verificação do cumprimento da proibição de transferir financiamentos públicos concedidos a uma área de actividade para outra área de actividade **do disposto nesses números e da utilização das receitas das taxas sobre a infra-estrutura, os excedentes de outras actividades comerciais e os fundos públicos e privados concedidos ao gestor da infra-estrutura.** As receitas do gestor da infra-estrutura não podem, em caso algum, ser utilizadas por uma empresa ferroviária ou por um organismo ou empresa que controle uma empresa ferroviária, na medida em que tal é susceptível de reforçar a sua posição de mercado ou de lhe permitir adquirir vantagens económicas em relação a outras empresas ferroviárias. O presente número não deve impedir, sob a supervisão da entidade reguladora tal como referida no artigo 55.º, o reembolso, incluindo o pagamento dos juros em condições de mercado, do capital utilizado colocado à disposição pelo organismo ou pela empresa que controla a empresa ferroviária ao gestor da infra-estrutura. [Alt. 53]

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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~~ **tal como definido no artigo 3.º, n.º 3**, 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. **No entanto, é fundamental que exista uma cooperação eficaz entre as empresas ferroviárias e os gestores da infra-estrutura na gestão do tráfego na rede.**

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

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

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.

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.

3-A. Até 31 de Dezembro de 2012, a Comissão apresenta uma proposta de directiva que contenha disposições relativas à separação da gestão da infra-estrutura e das operações de transporte, bem como uma proposta de abertura do mercado nacional de transporte de passageiros que não prejudique a qualidade dos serviços de transporte ferroviário e as OSP. [Alts. 54 e 137]

SECÇÃO 3

Saneamento financeiro

Artigo 8.º

Financiamento do gestor da infra-estrutura em bases sólidas

1. Os Estados-Membros devem desenvolver as suas infra-estruturas ferroviárias nacionais, tendo em conta, se for caso disso, as necessidades globais da União. Para o efeito, devem publicar, até ... (*), **e depois de consultadas todas as partes interessadas, nomeadamente as autoridades locais e regionais, os sindicatos, as associações sectoriais e os representantes dos utentes**, 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~~ **sete** anos e deve ser renovável.

2. ~~Na~~ **Caso as receitas não sejam suficientes para cobrir as necessidades de financiamento do gestor da infra-estrutura, sem prejuízo do quadro de tarifação previsto nos artigos 31.º e 32.º da presente directiva** e tendo devidamente em conta os artigos 93.º, 107.º e 108.º do TFUE, os Estados-Membros ~~podem~~ **concedem** também ~~conceder~~ ao gestor da infra-estrutura um financiamento proporcional às suas funções, à dimensão da infra-estrutura e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir novos investimentos.

(*) Dois anos após a entrada em vigor da presente directiva.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 **de uma forma não discriminatória**, antes de o plano de exploração ~~investimento~~ ser aprovado, **no que respeita às condições de acesso e utilização, e à natureza, ao fornecimento e ao desenvolvimento da infra-estrutura**. A entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º deve emitir um parecer, não vinculativo, ~~sobre a adequação do plano de exploração à realização de tais objectivos~~ **indicando se o plano de exploração é discriminatório em relação aos candidatos**.

4. Os Estados-Membros devem assegurar que, em condições normais de actividade ~~e ao longo de um período não superior a três anos~~, as contas do gestor da infra-estrutura apresentem, **ao longo de um período não superior a dois anos**, pelo menos um equilíbrio entre as receitas provenientes das taxas de utilização da infra-estrutura, os excedentes provenientes de outras actividades comerciais, **as subvenções de fontes privadas não reembolsáveis** e o financiamento estatal, **incluindo adiantamentos do Estado, se for caso disso**, por um lado, e as despesas da infra-estrutura, por outro, incluindo, se for caso disso, ~~os adiantamentos do Estado~~ **financiamento sustentável de renovações de activos a longo prazo**. [Alt. 55]

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~~ **não discriminatória**, sempre que o transporte ferroviário esteja em condições de concorrer com outros modos, no quadro da tarifação 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.

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 TFUE, os Estados-Membros devem instituir mecanismos adequados, 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.

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 ... (*)~~ [Alt. 56].

SECÇÃO 4

Acesso à infra-estrutura e aos serviços ferroviários

Artigo 10.º

Condições de acesso à infra-estrutura ferroviária

1. 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.

(*) Data de entrada em vigor da presente directiva.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

2. 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.

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.

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.

As condições de acesso à infra-estrutura ferroviária não podem, em circunstância alguma, obstar a que os passageiros obtenham informações ou adquiram um bilhete para se deslocarem de uma localidade para outra, independentemente do número de operadores de transporte ferroviário que prestam serviços de transporte de passageiros, totais ou parciais, entre essas duas localidades. [Alt. 57]

A Comissão ~~pode~~ **adopta, até ... (*), com base na experiência adquirida pelas entidades reguladoras,** 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, são adoptadas como actos de execução, ~~em conformidade com~~ **em conformidade com** ~~os~~ **nos termos do procedimento de exame a que se refere** o artigo 64.º, n.º 3. **[Alt. 58]**

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 em vigor da União. 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:

- 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.

(*) 18 meses após a entrada em vigor da presente directiva.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 no prazo ~~razoável pré-estabelecido que não pode exceder dois meses a contar da data de recepção de todas as informações pertinentes~~ **de um mês a contar da data de recepção dos pedidos referidos no n.º 2.** [Alt. 59]

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

- 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.

4. A Comissão ~~pode adoptar~~ **adopta, até ... (*), com base na experiência adquirida pelas entidades reguladoras,** medidas de execução que especifiquem o procedimento e os critérios a adoptar para efeitos da aplicação dos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo. Essas medidas, que se destinam a assegurar a aplicação da presente directiva em condições uniformes, são adoptadas como actos de execução, ~~em conformidade com~~ **nos termos do procedimento de exame a que se refere** o artigo 64.º, n.º 3. [Alt. 60]

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.

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

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.

2. A taxa destina-se a compensar essa autoridade pelas OSP 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 OSP relevantes, tendo em consideração os recibos pertinentes e um lucro razoável pelo cumprimento dessas OSP.

(*) 18 meses após a entrada em vigor da presente directiva.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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.

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.

A Comissão deve efectuar uma análise comparativa sobre os métodos de fixação do montante das taxas nos Estados-Membros, a fim de estabelecer um método de cálculo uniforme para determinar o montante das taxas. [Alt. 61]

Artigo 13.º

Condições de acesso aos serviços

1. ~~As~~ ***Os gestores da infra-estrutura fornecem a todas as*** empresas ferroviárias ~~o direito, numa base não discriminatória, ao~~ não discriminatória, o pacote mínimo de acesso previsto no anexo III, ponto 1.

2. ~~Os serviços referidos~~ ***Os operadores de instalações de serviço devem viabilizar a todas as empresas ferroviárias acesso, incluindo acesso por via férrea, às instalações referidas*** no anexo III, ponto 2, ~~devem ser fornecidos por todos os operadores de instalações de serviço e aos serviços prestados nessas instalações de modo não discriminatório, sob a supervisão da entidade reguladora prevista no artigo 56.º.~~

Se o operador da instalação de serviço ***referido no Anexo III, ponto 2***, 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, deve estar organizado de modo a ser independente, no plano ~~jurídico~~ organizativo e decisório, dessa entidade ou empresa. ***O operador da instalação de serviço e esta entidade ou empresa devem manter contas separadas, incluindo demonstrações de resultados e balanços separados.***

Os pedidos de acesso à instalação de serviço apresentados pelas empresas ferroviárias ***devem ser respondidos num prazo determinado, fixado pela entidade reguladora nacional, e*** 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.~~ ***Ao recusar o acesso à sua instalação de serviço, o operador da instalação de serviço tem de propor uma alternativa viável do ponto de vista económico e técnico, e tem de justificar a sua recusa por escrito. Esta recusa não obriga o operador da instalação de serviço a fazer investimentos em recursos ou instalações para atender todos os pedidos feitos pelas empresas ferroviárias.***

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 ***por um requerente*** ou por sua própria iniciativa, tomar as medidas adequadas, ***tendo em conta as necessidades de todas as partes interessadas***, 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~~ ***de alta velocidade, referido na Decisão 2008/232/CE da Comissão, de 21 de Fevereiro de 2008, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema material circulante do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade*** ⁽¹⁾, pode, contudo, ser reservada a uma única empresa ferroviária durante um período de ~~cinco~~ ***dez*** anos a contar da data de entrada em serviço da instalação.

⁽¹⁾ JO L 84 de 26.3.2008, p. 132.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Se a instalação de serviço tiver estado inactiva durante pelo menos ~~dois anos consecutivos~~ **um ano consecutivo e as empresas ferroviárias tiverem expressado interesse no acesso a esta instalação ao operador da mesma com base nas necessidades demonstradas**, o seu proprietário deve anunciar publicamente a sua disponibilidade para arrendamento **como instalação de serviço ferroviário para actividades relacionadas com o sector ferroviário, a menos que o operador da instalação demonstre que se encontra a decorrer um processo de reconversão que impede a sua utilização por parte de uma empresa ferroviária.**

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

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

5. ~~O anexo III pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.~~ [Alts. 62 e 162]

SECÇÃO 5

Acordos transfronteiriços

Artigo 14.º

Princípios gerais aplicáveis aos acordos transfronteiriços

1. ~~São nulas e sem efeito as disposições de acordos transfronteiras entre~~ Os Estados-Membros ~~que discriminem entre~~ **devem assegurar de que os acordos transfronteiriços que celebram não discriminem determinadas** empresas ferroviárias ~~ou que restrinjam o~~ **nem constituam restrições ao** direito das empresas ferroviárias de prestarem serviços transfronteiriços. [Alt. 63]

Esses acordos devem ser comunicados à Comissão. A Comissão deve verificar a sua conformidade com as disposições da presente directiva e decidir, pelo procedimento de consulta 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, 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 transfronteiriços 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 ~~procedimento a adoptar para efeitos da aplicação do presente número~~ **os trâmites do procedimento de cooperação a que se refere o primeiro parágrafo**. Essas medidas **de execução**, que se destinam a assegurar a aplicação da presente directiva em condições uniformes, são adoptadas como actos de execução ~~em conformidade com~~ **pelo procedimento consultivo a que se refere** o artigo ~~63.º, n.º 3~~ **64.º, n.º 2**. [Alt. 64]

SECÇÃO 6

Acompanhamento pela Comissão

Artigo 15.º

Âmbito da monitorização do mercado

1. A Comissão deve tomar as medidas necessárias para acompanhar a conjuntura técnica, **social** e económica e a evolução do mercado, **incluindo a evolução do emprego, e ainda o cumprimento da legislação aplicável da União relativa aos** ~~europeus~~ **dos** transportes ferroviários.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

2. Neste contexto, a Comissão associa estreitamente aos seus trabalhos representantes dos Estados-Membros, **incluindo representantes das entidades reguladoras referidas no artigo 55.º**, e dos sectores interessados, **incluindo as autoridades locais e regionais envolvidas, os parceiros sociais e os utilizadores do sector ferroviário**, 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. **A Comissão deve associar também aos seus trabalhos a Agência Ferroviária Europeia, sempre que apropriado.**

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, o licenciamento, **o nível de abertura do mercado, o emprego e as condições sociais**, e o nível da harmonização, **nomeadamente em matéria de direitos sociais**, entre **e no seio dos** Estados-Membros. ~~O sistema deve assegurar uma cooperação activa entre as entidades reguladoras competentes dos Estados-Membros.~~

4. A Comissão deve informar ~~regularmente~~ **de dois em dois anos** o Parlamento Europeu e o Conselho sobre:

- a) A evolução do mercado interno dos serviços de transporte ferroviário **e dos serviços ferroviários conexos, incluindo o nível de abertura do mercado;**
- b) As condições-quadro, incluindo as respeitantes aos serviços de transporte público ferroviário de passageiros;

b-A) O desenvolvimento do emprego e das condições sociais e de trabalho no sector;

- c) A situação da rede ferroviária europeia;
- 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.

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

- a) **A evolução do mercado do transporte ferroviário e a compensação pelas OSP;**
- b) **O nível de abertura do mercado e de concorrência leal em cada Estado-Membro, e a quota modal das empresas ferroviárias no mercado total dos transportes;**
- c) **Os recursos e actividades das entidades reguladoras dedicados à sua função como instâncias de recurso;**
- d) **As medidas relevantes de reestruturação da empresa ferroviária histórica e a adopção/execução das estratégias nacionais na área dos transportes no ano transacto;**

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- e) *As iniciativas/medidas importantes de formação na área do transporte ferroviário tomadas em cada Estado-Membro no ano transacto;*
- f) *A situação do emprego e das condições sociais nas empresas ferroviárias, nos gestores de infra-estrutura e noutras empresas do sector ferroviário no final do ano transacto;*
- g) *Os investimentos na rede ferroviária de alta velocidade durante o ano transacto;*
- h) *A extensão da rede ferroviária no final do ano transacto;*
- i) *As taxas de acesso à via aplicadas no ano transacto;*
- j) *A existência de um regime de melhoria do desempenho estabelecido nos termos do artigo 35.º da presente directiva;*
- k) *O número de licenças activas emitidas pela autoridade nacional competente;*
- l) *A situação da implantação do sistema europeu de sinalização ferroviária (ERTMS);*
- m) *O número de incidentes, acidentes e acidentes graves, na acepção da Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade ⁽¹⁾, ocorridos na rede durante o ano transacto;*
- n) *Outros dados relevantes;*
- o) *A evolução dos mercados de manutenção e o grau de abertura do mercado dos serviços de manutenções.*

O anexo IV pode ser alterado tendo em conta a experiência adquirida, **a fim de actualizar as informações necessárias à monitorização do mercado ferroviário**, pelo procedimento a que se refere o ~~artigo 60.º~~ **artigo 60.º-A**. [Alt. 65]

CAPÍTULO III

LICENCIAMENTO DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

SECÇÃO 1

Organismo responsável pela concessão das licenças

Artigo 16.º

Organismo responsável pela concessão das licenças ferroviárias

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

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

⁽¹⁾ JO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

SECÇÃO 2

Condições de obtenção da licença

Artigo 17.º

Requisitos gerais

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 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.

5. A Comissão ~~pode adoptar~~ **adopta** medidas de execução que especifiquem ~~o procedimento a adoptar para efeitos da aplicação do presente artigo, nomeadamente a utilização~~ **os trâmites a seguir para efeitos da emissão de licenças e do estabelecimento** de um modelo comum de licença, **em conformidade com as disposições definidas na Secção 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~~ **pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 64.º, n.º 2**. [Alt. 66]

Artigo 18.º

Condições de obtenção da licença

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.

Para este efeito, as empresas que requererem uma licença devem apresentar todas as informações necessárias.

Artigo 19.º

Requisitos de boa reputação

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 foram:

- a) Condenadas por infracção penal grave, incluindo infracções de natureza comercial;
- b) Objecto de um processo de falência;

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- c) Condenadas por infracções graves à legislação específica aplicável aos transportes;
- d) 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 segurança e** 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. [Alt. 67]

Artigo 20.º

Requisitos de capacidade financeira

1. Os requisitos 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 12 meses. **As autoridades que concedem as licenças devem efectuar uma análise da capacidade financeira com base nas contas anuais da empresa ferroviária ou, para as empresas candidatas que não tenham possibilidade de apresentar tais contas, com base no balanço anual.** [Alt. 68]

2. Para este efeito, os pedidos de licença devem ~~ser acompanhados, pelo menos, das informações constantes do anexo V~~ **incluir informações detalhadas 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;**
- f) **Impostos e contribuições para a segurança social.** [Alt. 69]

3. **A autoridade que concede a licença considera que 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.** [Alt. 70]

4. **A autoridade que concede a licença 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. Esses documentos devem incluir informação relativa aos aspectos referidos no n.º 2, alíneas a) a f).** [Alt. 71]

~~O anexo V pode ser alterado à luz da experiência adquirida, mediante o procedimento a que se refere o artigo 60.º.~~ [Alt. 72]

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. **A empresa deve ainda comprovar que possui, na altura do pedido da licença, um certificado de segurança na acepção do artigo 10.º da Directiva 2004/49/CE.** [Alt. 73]

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Artigo 22.º

Requisitos de responsabilidade civil

Sem prejuízo do disposto no capítulo III do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, **de 23 de Outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários** ⁽¹⁾, ~~em aplicação das legislações nacionais e internacionais,~~ as empresas ferroviárias devem subcrever um seguro, **ou possuir garantias adequadas em condições de mercado, para cobrir, em conformidade com a legislação nacional e internacional, a sua** responsabilidade civil ~~ou possuir garantias de acordo com as condições de mercado~~ em caso de acidentes, especialmente no que se refere a carga, correio e terceiros. **O nível de cobertura considerado adequado pode ser diferenciado a fim de ter em conta as especificidades dos serviços, em particular das operações ferroviárias para fins culturais ou de património que circulem na rede ferroviária para o público em geral.** [Alt. 140]

SECÇÃO 3

Validade da licença

Artigo 23.º

Âmbito e período de validade

1. As licenças são válidas em todo o território da União.
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.
3. A própria licença pode conter disposições específicas relativas à sua suspensão ou revogação.

Artigo 24.º

Licença temporária, suspensão e aprovação

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.

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.

⁽¹⁾ JO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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.

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.

Artigo 25.º**Procedimento de concessão das licenças**

1. Os procedimentos de concessão das licenças serão publicados pela autoridade responsável pela sua concessão, que desse facto informará a 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.

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**

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 otimizada e eficazmente.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 pelo menos em duas línguas oficiais da União, **devendo uma delas ser o inglês**. O conteúdo das especificações da rede deve ser disponibilizado gratuitamente, em formato electrónico, no portal Web da Agência Ferroviária Europeia. [Alt. 75]

2. Essas especificações devem enunciar as características da infra-estrutura à disposição das empresas ferroviárias. Devem conter **as seguintes** informações, que precisem as condições de acesso à infra-estrutura ferroviária em causa e às instalações de serviço. ~~O conteúdo das especificações da rede consta do anexo VI:~~

- a) *Um capítulo enunciando as características da infra-estrutura à disposição das empresas de transporte ferroviário e as condições de acesso à mesma;*
- b) *Um capítulo sobre os princípios de tarifação e sobre o tarifário;*
- c) *Um capítulo sobre os princípios e os critérios de repartição de capacidade. 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 informações sobre as condições técnicas de acesso para inclusão nas especificações da rede;*
- d) *Um capítulo com informações sobre os pedidos de obtenção das licenças a que se refere o artigo 25.º e sobre os certificados de segurança ferroviária emitidos nos termos da Directiva 2004/49/CE;*
- e) *Um capítulo com informações relativas aos procedimentos de resolução de litígios e às 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;*
- f) *Um capítulo com informações sobre o acesso às instalações de serviço referidas no anexo III e a respectiva tarifação;*
- g) *Um modelo para a celebração de acordos-quadro entre o gestor da infra-estrutura e o candidato nos termos do artigo 42.º.*

As informações incluídas nas especificações da rede devem ser actualizadas anualmente e devem ser congruentes com, ou remeter para, as contidas no registo da infra-estrutura a publicar nos termos do artigo 35.º da Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade ⁽¹⁾. Qualquer infra-estrutura cuja manutenção não seja devidamente realizada e cuja qualidade esteja a declinar deve ser oportunamente comunicada aos utilizadores.

As informações referidas nas alíneas a) a g) do primeiro parágrafo podem ser alteradas e detalhadas pela Comissão nos termos do anexo VI, tendo em conta a experiência adquirida, pelo procedimento a que se refere o artigo 60.º-A. [Alt. 76]

O anexo VI pode ser alterado, tendo em conta a experiência adquirida, pelo procedimento a que se refere o artigo 60.º-A.

⁽¹⁾ JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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

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.

SECÇÃO 2**Taxas de utilização da infra-estrutura e de serviço****Artigo 29.º****Fixação, determinação e cobrança de taxas**

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

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

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

Sem prejuízo da independência da gestão prevista no artigo 4.º, e desde que esse direito tenha sido directamente conferido por via da lei constitucional pelo menos dois anos antes da entrada em vigor da presente directiva, o parlamento nacional tem o direito de controlar e, se for caso disso, de rever o nível das taxas determinadas pelo gestor da infra-estrutura. Essa eventual revisão deve assegurar que as taxas respeitem o disposto na presente directiva, o quadro de tarificação estabelecido e as normas de tarificação.
[Alt. 141/rev]

O gestor da infra-estrutura fixa e cobra as taxas de utilização da infra-estrutura.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que os gestores das infra-estruturas cooperem para permitir a aplicação de regimes eficazes de tarificação dos serviços ferroviários que utilizem mais de uma rede de infra-estruturas. Os gestores das infra-estruturas devem procurar, em especial, garantir a maior competitividade possível dos serviços ferroviários internacionais e assegurar uma utilização eficaz das redes ferroviárias.

Os Estados-Membros devem assegurar que os representantes dos gestores de infra-estruturas cujas decisões em matéria de tarificação tenham repercussões noutras infra-estruturas se associem a fim de coordenarem **em conjunto** a tarificação e a cobrança das taxas de utilização da infra-estrutura em causa ao nível internacional.
[Alt. 77]

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 tarificação em vigor sejam os mesmos em toda a rede.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 deve respeitar o sigilo comercial das informações que lhe foram fornecidas pelos candidatos.

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~~ **sete anos**, e que preveja o financiamento estatal.

3. 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.

Os princípios e os 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. [Alt. 78]~~

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.

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, baseado nos melhores conhecimentos disponíveis em matéria de origem dos custos e nos princípios de tarifação a que se refere o artigo 31.º. Os Estados-Membros podem exigir aprovação prévia. Esse método deve ser adaptado de vez em quando a fim de corresponder às melhores práticas internacionais.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 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 devem corresponder ao custo directamente imputável à exploração do serviço ferroviário, em conformidade com o anexo VIII, ponto 1.

O anexo VIII, ponto 1, pode ser alterado tendo em conta a experiência adquirida, pelo procedimento a que se refere ~~o artigo 60.º~~ **artigo 60.º-A**.

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

~~5. Nos casos em que a legislação da União autorizar a tarifação dos custos dos efeitos do ruído no transporte rodoviário de mercadorias, as~~ As taxas de utilização da infra-estrutura devem ser alteradas a fim de ter em conta o custo dos efeitos do ruído causado pela exploração da composição, de acordo com o anexo VIII, ponto 2. ***Esta alteração das taxas de utilização da infra-estrutura deve permitir compensar os investimentos realizados para equipar os vagões com a tecnologia de frenagem silenciosa mais viável no mercado. Os Estados-Membros devem garantir que a introdução dessas taxas diferenciadas não tenha efeitos adversos no equilíbrio financeiro do gestor da infra-estrutura. As regras do co-financiamento da União devem ser alteradas a fim de permitir a reconversão do material circulante com vista à redução das emissões de ruído, tal como já acontece com o ERTMS.***

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

As taxas de utilização da infra-estrutura podem ser alteradas a fim de ter em conta o custo dos outros efeitos ambientais provocados pela exploração da composição não referidos no anexo VIII, ponto 2. Qualquer alteração 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~~ **for aplicada** pela legislação da União para o transporte rodoviário de mercadorias. Se a legislação da União não autorizar a tarifação desses custos ambientais no transporte rodoviário de mercadorias, esta alteração não deve ter repercussões nas receitas do gestor da infra-estrutura.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Se da tarificação dos custos ambientais resultar um aumento da receita, compete aos Estados-Membros decidir da afectação das receitas suplementares **em benefício dos sistemas de transporte**. As autoridades competentes devem conservar as informações necessárias para assegurar a possibilidade de rastrear a origem da tarificação dos custos ambientais e a utilização que lhe é dada. Os Estados-Membros devem comunicar regularmente essas informações à Comissão. [Alt. 79]

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.

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.

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 o custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

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.

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 nos termos do artigo 27.º.

Artigo 32.º

Excepções aos princípios de tarificação

1. A fim de proceder à plena recuperação dos custos do gestor da infra-estrutura, os Estados-Membros podem, caso as condições do mercado o permitam, **autorizar o gestor da infra-estrutura a** aplicar sobretaxas adicionais com base em princípios eficazes, transparentes ~~em não discriminatórios~~ *não discriminatórios*, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível, ~~em especial no que se refere ao transporte ferroviário internacional de mercadorias do sector ferroviário~~. O regime de tarificação 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.

Antes de aprovar a aplicação de sobretaxas adicionais, os Estados-Membros devem assegurar que o gestor da infra-estrutura avalie a sua relevância para segmentos específicos do mercado. A lista de segmentos de mercado definida pelos gestores da infra-estrutura deverá incluir pelo menos os três segmentos seguintes: serviços de transporte de mercadorias, serviços de transporte de passageiros numa estrutura de contrato de serviço público e outros serviços de transporte de passageiros. Os gestores da infra-estrutura podem distinguir mais pormenorizadamente os segmentos de mercado.

Devem também ser definidos segmentos de mercado onde as empresas ferroviárias não estão actualmente a operar mas poderão oferecer serviços durante o período de validade do regime de tarificação. O gestor da infra-estrutura não deve incluir uma sobretaxa no regime de tarificação para estes segmentos de mercado.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

A lista de segmentos de mercado deve ser publicada nas especificações da rede e deve ser revista no mínimo de cinco em cinco anos.

~~Estes segmentos~~ Devem ser estabelecidos **segmentos** de mercado **adicionais nos termos dos** ~~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~~

1-A. No transporte de mercadorias de e para países terceiros operado numa rede cuja bitola seja diferente da utilizada pela rede ferroviária principal da União Europeia, os gestores da infra-estrutura podem definir taxas mais altas para obter a recuperação total dos custos incorridos.

2. Para projectos de investimento específicos a realizar no futuro ou que tenham sido concluídos 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.

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 gestor da infra-estrutura deve estar em condições de garantir que esta redução não implique uma perda de receitas. Esta redução é compensada pelo aumento das taxas aplicadas na mesma linha ferroviária aos comboios não equipados com o ETCS.**

O anexo VIII, ponto 5, pode ser alterado tendo em conta a experiência adquirida, pelo procedimento a que se refere ~~o artigo 60.º~~ **artigo 60.º-A, a fim de promover melhor o ERTMS.**

4. Para evitar discriminações, deve garantir-se 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 possa fazê-lo sem violar o segredo comercial, o gestor da infra-estrutura deve demonstrar, nas especificações da rede, que o regime de tarifação preenche estes requisitos.

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.

Os Estados-Membros podem decidir publicar o quadro e as normas de tarifação aplicáveis especificamente aos serviços internacionais de transporte de mercadorias de e para países terceiros operado numa rede cuja bitola seja diferente da utilizada pela rede ferroviária principal da União com instrumentos e prazos diferentes dos previstos no artigo 29.º, n.º 1, quando tal seja necessário para assegurar uma concorrência leal. [Alt. 80]

Artigo 33.º

Descontos

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º, 106.º e 107.º do TFUE, 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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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

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.
2. Os princípios essenciais do regime de melhoria do desempenho ~~previstos no anexo VIII, ponto 4,~~ **incluem os elementos a seguir indicados**, ~~são~~ aplicáveis a toda a rede:
 - a) *A fim de garantir o nível acordado de qualidade do serviço e de não comprometer a viabilidade económica dos serviços, o gestor da infra-estrutura define, em concertação com os candidatos, uma vez obtida a aprovação da entidade reguladora, os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, em especial o custo dos atrasos e os limiares de compensação a título do regime relativos à circulação de cada comboio e de todos os comboios da empresa num período dado;*

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- 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) *Sem prejuízo das vias de recurso disponíveis e das disposições do artigo 50.º, deve existir um mecanismo que permita resolver prontamente os litígios relacionados com o regime de melhoria do desempenho. Caso se aplique esse mecanismo, deve-se chegar a uma decisão no prazo de dez dias úteis.*
- d) *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.* [Alt. 81]

O anexo VIII, ponto 4, **que inclui outros elementos relativos ao regime de melhoria do desempenho**, pode ser alterado tendo em conta a experiência adquirida, pelo procedimento a que se refere o ~~artigo 60.º~~ **artigo 60.º-A**. [Alt. 82]

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 ~~dois ou mais de um candidato a um canal horário~~ **candidatos que solicitem canais horários sobrepostos** a atribuir no quadro do exercício de estabelecimento do horário anual, deve ser cobrada uma taxa de reserva **ao candidato ao qual foi atribuída a totalidade ou parte do canal horário, e que não a tenha utilizado**. [Alt. 83]

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.

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.

SECÇÃO 3

Repartição da capacidade de infra-estrutura

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.

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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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.

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.

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.

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.

2. O gestor da infra-estrutura 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

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. 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. **Os participantes na cooperação 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.** Os representantes adequados dos gestores de infra-estruturas de países terceiros podem ser associados a estes procedimentos. [Alt. 85]

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

2. A Comissão e os representantes das entidades reguladoras que cooperam nos termos do artigo 57.º devem ser informados ~~e convidados a participar na qualidade de observadores em todas as reuniões destinadas a estabelecer~~ **sobre os** 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. [Alt. 86]

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.

Artigo 41.º

Candidatos

1. Os candidatos podem apresentar pedidos de capacidade de infra-estrutura. ***A fim de utilizarem essa capacidade de infra-estrutura, os candidatos devem designar uma empresa ferroviária para celebrar um acordo com o gestor da infra-estrutura nos termos do artigo 28.º.*** [Alt. 84]

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 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.

3. ~~A Comissão pode adoptar medidas de execução que especifiquem os~~ ***Os pormenores dos*** 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.~~ ***podem ser alterados tendo em conta a experiência adquirida, pelo procedimento a que se refere o artigo 60.º-A.*** [Alt. 87]

Artigo 42.º

Acordos-quadro

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE, 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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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.
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.

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.

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.

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

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.

O anexo IX pode ser alterado tendo em conta a experiência adquirida, pelo procedimento a que se refere o **artigo 60.º-A**.

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. Os ajustamentos só devem fazer-se em caso de absoluta necessidade, **e devem ser devidamente justificados. [Alt. 88]**

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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

2. Os pedidos respeitantes ao horário regular de serviço devem respeitar os prazos estabelecidos no anexo IX.
3. Um candidato que seja parte num acordo-quadro deve apresentar o seu pedido nos termos desse acordo.
4. Os candidatos 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**

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

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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.
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.
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

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.
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, **e, em particular, do transporte internacional de mercadorias**, os Estados-Membros podem adoptar as medidas necessárias, em condições não discriminatórias, para que seja dada prioridade a esses serviços na atribuição da capacidade de infra-estrutura. [Alt. 89]

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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.

5. ~~Na determinação dos critérios de prioridade, deve ser dada a devida atenção à importância dos serviços de transporte de mercadorias, principalmente os internacionais~~ **Os critérios de prioridade devem incluir os serviços de transporte de mercadorias, nomeadamente os internacionais.** [Alt. 90]

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.

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 TFUE, 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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 de 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.

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~~ **deve supervisionar o processo de consulta, a fim de garantir que o mesmo seja realizado de forma não discriminatória.** [Alt. 91]

Em caso de saturação de uma rede transeuropeia ou de um canal horário que tenha um efeito significativo numa ou várias redes transeuropeias, a rede de entidades reguladoras ~~se~~ **definida no artigo 57.º pode emitir um parecer sobre a adequação das acções deste plano.** [Alt. 92]

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, caso:

- a) Não apresente um plano de reforço da capacidade; ou
- b) Não faça avançar as acções identificadas no plano de reforço da capacidade.

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 se:

- a) O plano de reforço da capacidade não puder ser realizado por circunstâncias alheias ao seu controlo; ou

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- b) As opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

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 alheias ao controlo dos operadores.

Artigo 53.º

Capacidade de infra-estrutura para operações de manutenção

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.
3. O gestor da infra-estrutura deve informar as partes interessadas, ~~em tempo útil,~~ das operações de manutenção não planificadas **pelo menos uma semana antes do seu início.** [Alt. 93]

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.

1-A. O gestor da infra-estrutura deve dispor de planos de acção para fazer face a acidentes ou falhas técnicas. [Alt. 94]

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.~~ **Salvo caso de força maior, nomeadamente trabalhos urgentes e imprevisíveis essenciais para a segurança, o canal horário atribuído a uma operação de transporte de mercadorias nos termos do presente artigo não pode ser anulado menos de dois meses antes do seu horário previsto no horário de serviço se o candidato em causa não concordar com a anulação. Nesse caso, o gestor da infra-estrutura em causa deve procurar propor ao candidato um canal horário de qualidade e fiabilidade equivalentes, tendo o candidato o direito de aceitar ou recusar. Neste último caso, assiste-lhe, pelo menos, o direito ao reembolso dos encargos correspondentes.** [Alt. 95]

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

SECÇÃO 4

Entidade reguladora

Artigo 55.º

~~Entidade reguladora~~ **Entidades reguladoras nacionais**

1. Os Estados-Membros devem instituir uma entidade reguladora única, a nível nacional, para o sector ferroviário. Esta entidade deve ser uma autoridade autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, de qualquer outra autoridade pública. Deve ainda ser 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. 1 Será também funcionalmente independente de qualquer autoridade competente envolvida na adjudicação de um contrato de serviço público. **A entidade reguladora deve dispor da capacidade de organização necessária em termos de recursos humanos e materiais adequados ao nível de actividade do sector ferroviário do Estado-Membro, como seja o volume do tráfego, e à dimensão da rede, a fim de realizar as missões que lhe foram confiadas nos termos do artigo 56.º.**

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 **pelo parlamento nacional ou por outros parlamentos competentes** por um período determinado e renovável, de acordo com regras claras que garantam a independência. ~~Não podem ter tido, nos três anos que antecederam~~ **Devem ser seleccionados entre pessoas que possuam conhecimentos e experiência na regulamentação do sector ferroviário ou conhecimentos e experiência na regulamentação de outros sectores e, de preferência, entre pessoas que não tenham tido durante pelo menos dois anos ou durante um período mais longo definido na legislação nacional antes da** sua nomeação, ~~nem ter~~ **tenham** tido 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. **Essas pessoas devem declarar explicitamente esta situação mediante uma declaração apropriada de interesses.** 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~~ **de dois anos ou por qualquer outro período mais longo definido nos termos da legislação nacional.** O presidente e o conselho de administração têm plenos poderes em matéria de recrutamento e de gestão dos efectivos da entidade reguladora. **Devem agir em plena independência e não podem em caso algum ser influenciados por instruções de qualquer governo ou empresa pública ou privada.** [Alt. 96]

Artigo 56.º

~~Funções da entidade reguladora~~ **Funções das entidades reguladoras nacionais**

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

- a) Às especificações da rede;
- b) Aos critérios estabelecidos nessas especificações;
- 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;

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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

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

g-A) Às decisões de licenciamento, caso a entidade reguladora não seja simultaneamente a entidade emissora de licenças nos termos do artigo 16.º.

1-A. A entidade reguladora pode actuar por iniciativa própria e cabe-lhe tomar decisões sobre todas as eventuais queixas e resolver a situação no prazo máximo de um mês a contar da data de recepção da queixa. 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 alteração da decisão de acordo com as directrizes por si traçadas.

A Comissão analisa por iniciativa própria a aplicação e a execução das disposições da presente directiva relativas ao mandato das entidades reguladoras e os respectivos prazos de tomada de decisões, pelo procedimento de consulta a que se refere o artigo 64.º, n.º 2, primeiro parágrafo.

2. Deven~~tam~~^{tem} também ser conferidos à entidade reguladora poderes para acompanhar a concorrência, **para pôr termo a evoluções discriminatórias e de distorção do mercado** nos mercados de serviços ferroviários e ~~para~~ rever as alíneas a) a g) **g- A)** do n.º 1, por iniciativa própria, a fim de prevenir a discriminação de candidatos, **inclusive através de medidas correctivas adequadas.** 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.~~ **Neste sentido, a entidade reguladora deve também cooperar de perto com o organismo de segurança nacional responsável pela avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização dos componentes de interoperabilidade ou para a instrução do processo de verificação «CE» dos subsistemas, nos termos da Directiva 2008/57/CE. A pedido dos candidatos em processos perante a autoridade de segurança nacional susceptíveis de ter consequências no acesso ao mercado, a autoridade nacional de segurança informa a entidade reguladora dos aspectos relevantes do processo. A entidade reguladora faz recomendações. Caso pretenda desviar-se dessas recomendações, a autoridade nacional de segurança deve fornecer justificações à entidade reguladora.**

3. A entidade reguladora deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor da infra-estrutura respeitem o disposto no capítulo IV, secção 2, e não sejam 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 caso as negociações sejam susceptíveis de desrespeitar o disposto no presente capítulo.

3-A. A entidade reguladora deve verificar se as contas das empresas ferroviárias e do gestor da infra-estrutura cumprem as disposições relativas à separação das contas estabelecidas no artigo 6.º.

3-B. A entidade reguladora determina, caso a legislação nacional assim o preveja, nos termos do artigo 10.º, n.º 2, se o objecto principal de um serviço é o transporte de passageiros entre estações situadas em diferentes Estados-Membros e, nos termos do artigo 11.º, n.º 2, se a economia geral de um contrato de serviço público é comprometida por serviços previstos no artigo 10.º entre um local de partida e um local de destino, abrangidos por um ou mais contratos de serviço público.

3-C. A entidade reguladora deve comunicar à Comissão todas as queixas relacionadas com a decisão de uma entidade reguladora tomada nos termos dos n.ºs 1 a 3-B. A Comissão dispõe de 15 dias após recepção da queixa para, se necessário, exigir alterações à decisão em questão a fim de assegurar a sua compatibilidade com a legislação da União. A entidade reguladora deve modificar a sua decisão, tendo em conta as alterações exigidas pela Comissão.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

3-D. A entidade reguladora deve consultar, pelo menos uma vez por ano, os representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário, nomeadamente o desempenho dos serviços, as taxas de utilização da infra-estrutura e a transparência dos preços dos serviços ferroviários. [Alt. 97]

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.

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-A).**

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.

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.

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.

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 tendo em conta a experiência adquirida, pelo procedimento a que se refere o **artigo 60.º-A.**

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Artigo 56.º-A

Poderes das entidades reguladoras nacionais

1. *A fim de desempenhar as funções enumeradas no artigo 56.º, a entidade reguladora deve estar habilitada a:*

a) *Fazer executar as suas decisões aplicando sanções adequadas, incluindo coimas. 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 nacionais;*

b) *Solicitar as informações que considere relevantes ao gestor da infra-estrutura, aos candidatos ou a terceiros interessados, no Estado-Membro em causa, e fazer executar esses pedidos aplicando sanções adequadas, incluindo coimas. As informações a prestar à entidade reguladora incluem todos os dados por esta requeridos no âmbito das suas funções de órgão de recurso e de órgão de acompanhamento da concorrência nos mercados de serviços ferroviários, designadamente os dados necessários para efeitos estatísticos e de observação do mercado. As informações solicitadas devem ser prestadas rapidamente;*

c) *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 constantes do artigo 6.º.*

2. *Os Estados-Membros devem garantir que as decisões tomadas pela entidade reguladora sejam sujeitas a controlo jurisdicional. O recurso não deve ter efeito suspensivo sobre a decisão da entidade reguladora.*

3. *No caso de conflitos referentes a decisões das entidades reguladoras relativas a serviços de transporte transfronteiriços, qualquer uma das partes interessadas pode recorrer à Comissão para obter uma decisão vinculativa sobre a compatibilidade da decisão em causa com a legislação da União no prazo de um mês a contar da recepção do recurso.*

4. *Os Estados-Membros devem assegurar a publicação das decisões tomadas pela entidade reguladora.*

5. *Os Estados-Membros devem assegurar que o gestor da infra-estrutura e todas as empresas ou outras entidades que efectuem diferentes tipos de transporte ferroviário ou de gestão da infra-estrutura, incluindo os operadores das instalações do serviço, conforme referido no artigo 6.º, apresentem 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, conclusões que deve comunicar às autoridades responsáveis pela sua resolução.*

O anexo X pode ser alterado tendo em conta a experiência adquirida, pelo procedimento a que se refere o artigo 60.º-A. [Alt. 98]

Artigo 57.º

Cooperação entre as entidades reguladoras nacionais e poderes da Comissão

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. Para esse efeito, devem colaborar no âmbito de ~~um grupo de trabalho~~ **uma rede formalmente estabelecida** que se reúna a intervalos regulares. ~~As entidades reguladoras são apoiadas pela Comissão nessa função.~~ **por iniciativa da Comissão e presidida por esta. Para o efeito, a Comissão assegura uma cooperação activa entre as entidades reguladoras e actua no caso de estas não cumprirem o seu mandato.***

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Os representantes da Comissão incluem representantes dos serviços responsáveis pelos transportes e pela concorrência.

A Comissão deve criar uma base de dados na qual as entidades reguladoras nacionais integrarão dados sobre todos os procedimentos de apresentação de queixas, como, por exemplo, as datas das queixas, o lançamento de processos de iniciativa, todos os projectos de decisão e todas as decisões finais, as partes envolvidas, as principais questões em causa, os problemas de interpretação do direito ferroviário e investigações de iniciativa própria sobre questões de acesso ou tarifação relacionadas com serviços ferroviários internacionais.

2. As entidades reguladoras devem ~~dispor de condições para~~ colaborar estreitamente, inclusive 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 realização de um inquérito por iniciativa própria, 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 **informar a Comissão e** consultar as entidades reguladoras de todos os outros Estados-Membros a que o canal horário internacional em causa diga respeito e solicitar-lhes todas as informações necessárias, antes de tomar a sua decisão. **Neste caso, a rede de entidades reguladoras deve emitir também um parecer.**

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 só podem ser utilizadas para efeitos de tratamento da reclamação ou de realização do inquérito a que se refere o n.º 3.

5. A entidade reguladora que recebe a reclamação ou que realiza o inquérito por iniciativa própria 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, prestem, sem demora, todas as informações necessárias para o tratamento da reclamação ou para a realização do inquérito a que se refere o 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.

6-A. A Comissão pode participar, por iniciativa própria, nas actividades enumeradas nos n.ºs 2 a 6, sobre as quais deve manter informada a rede de entidades reguladoras referidas no n.º 1.

7. ~~As A rede de entidades reguladoras devem criada nos termos do n.º 1 deve~~ definir os princípios e práticas comuns que regerão as decisões que estão habilitadas a tomar no âmbito da presente directiva. A Comissão pode adoptar **e complementar** ~~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, pelo procedimento a que se refere o artigo 60.º-A.~~

~~As A rede de~~ entidades reguladoras deve examinar também 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. [Alt. 99]

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Artigo 57.º-A

Entidade reguladora europeia

Com base na experiência da rede de entidades reguladoras nacionais, a Comissão apresenta, até ... (*), uma proposta legislativa para criar uma entidade reguladora europeia. Esta entidade exerce funções de controlo e de arbitragem sobre problemas de natureza transfronteiriça e internacional, e uma função de recurso de decisões das entidades reguladoras nacionais. [Alt. 100]

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

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, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais ⁽¹⁾.

Artigo 59.º

Derrogações

1. Até 15 de Março de 2013, 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,

a) Não são 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 são 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.

2. Caso 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, apresente um pedido oficial para prestar serviços ferroviários concorrentes no interior, para ou a partir da Irlanda ou da Irlanda do Norte, a continuação da aplicação desta derrogação deve ser decidida pelo procedimento de consulta a que se refere o 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 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, os Estados-Membros em causa (a Irlanda ou o Reino Unido em relação à Irlanda do Norte) aplicam a legislação necessária à execução do disposto nos artigos a que se refere o n.º 1.

(*) **Dois anos após a publicação da presente directiva.**

(1) JO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

3. As derrogações a que se refere o n.º 1 podem ser renovadas por períodos não superiores a cinco anos. No mínimo 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 analisa o pedido e adopta uma decisão pelo procedimento a que se refere o artigo 64.º, n.º 2. Esse procedimento aplica-se a todas as decisões relativas ao pedido.

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

Artigo 59.º-A

Artigo de delegação de poderes

São conferidos poderes à Comissão para adoptar actos delegados nos termos do artigo 60.º-A, no que respeita ao âmbito da monitorização do mercado, nos termos do artigo 15.º, n.º 5, a determinados elementos das especificações da rede, de acordo com o artigo 27.º, n.º 2, a determinados princípios de tarifação nos termos do artigo 31.º, n.ºs 3 e 5, à redução temporária das taxas de utilização da infra-estrutura do ETCS, nos termos do artigo 32.º, n.º 3, a determinados elementos do sistema de desempenho, nos termos do artigo 35.º, n.º 2, aos critérios a seguir no que respeita às exigências relativas aos candidatos à utilização da infra-estrutura, nos termos do artigo 41.º, n.º 3, ao calendário do processo de repartição, nos termos do artigo 43.º, n.º 1, às contas reguladoras, nos termos do artigo 56.º-A, n.º 5, e aos princípios e práticas comuns para a tomada de decisões definidos pelas entidades reguladoras, nos termos do artigo 57.º, n.º 7. [Alt. 101]

~~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. [Alt. 102]~~

Artigo 60.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adoptar actos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adoptar actos delegados referido nos artigos 15.º, n.º 5, 27.º, n.º 2, 31.º, n.ºs 3 e 5, 32.º, n.º 3, 35.º, n.º 2, 41.º, n.º 3, 43.º, n.º 1, 56.º-A, n.º 6, e 57.º, n.º 7, é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de ... (*). A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes, o mais tardar, nove meses antes do fim do período de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem, o mais tardar, três meses antes do final de cada período.

(*) Data de entrada em vigor da presente directiva.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

3. A delegação de poderes referida nos artigos 15.º, n.º 5, 27.º, n.º 2, 31.º, n.ºs 3 e 5, 32.º, n.º 3, 35.º, n.º 2, 41.º, n.º 3, 43.º, n.º 1, 56.º-A, n.º 6, e 57.º, n.º 7, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou em data posterior nela especificada. A decisão de revogação não prejudica a validade dos actos delegados já em vigor.

4. Assim que adoptar um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e o Conselho.

5. Os actos delegados adoptados nos termos dos artigos 15.º, n.º 5, 27.º, n.º 2, 31.º, n.ºs 3 e 5, 32.º, n.º 3, 35.º, n.º 2, 41.º, n.º 3, 43.º, n.º 1, 56.º-A, n.º 6, e 57.º, n.º 7, só entram em vigor se o Parlamento Europeu ou o Conselho não tiverem apresentado objecções no prazo de dois meses a partir da notificação do acto ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo do referido prazo, tanto o Parlamento Europeu como o Conselho informarem a Comissão de que não tencionam apresentar objecções. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, esse prazo é prorrogado por dois meses. [Alt. 103]

~~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. [Alt. 104]

~~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. [Alt. 105]

~~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 de consulta a que se refere o artigo 64.º, n.º 2.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

2. A pedido de ~~um Estado-Membro~~ **uma entidade reguladora nacional e de outras autoridades nacionais competentes** ou por iniciativa própria, a Comissão analisa, em casos específicos, a aplicação e a execução das disposições da presente directiva, ~~no. As entidades reguladoras nacionais devem manter uma base de dados, acessível à Comissão Europeia, com os seus projectos de decisão.~~ **No** prazo de dois meses a contar da recepção desse pedido, ~~a Comissão Europeia deve decidir~~ **a Comissão Europeia decide decidir**, pelo 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. [Alt. 106]

~~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. A pedido de um Estado-Membro ou por iniciativa própria, a Comissão analisa, em casos específicos, a aplicação e a execução das disposições da presente directiva, e adopta uma decisão sobre o assunto pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 64.º, n.º 3.~~ [Alt. 107]

3. **A Comissão adopta os actos de execução previstos nos artigos 10.º, n.º 2, 11.º, n.º 4, 14.º, n.º 2, e 17.º, n.º 5**, a fim de assegurar a aplicação da presente directiva em condições uniformes. **Esses actos de execução são adoptados pelo** procedimento **de exame** a que se refere o artigo 64.º, n.º 3. [Alt. 108]

Artigo 64.º

Comitologia

1. A Comissão é assistida por um comité. **Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.** [Alt. 109]

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~~ **aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.** [Alt. 110]

3. Sempre que se faça referência ao presente número, ~~são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo se em conta o disposto no seu artigo 8.º~~ **aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.** [Alt. 111]

Artigo 65.º

Relatório

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.

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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Artigo 66.º

Transposição

1. Os Estados-Membros aprovam, até ... (*), 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. **[Alt. 112]**

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 tiverem aprovado nas matérias reguladas pela presente directiva.

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.

Artigo 67.º

Revogações

As Directivas 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE, com a redacção que lhes foi 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.

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*.

Os artigos [...] e os anexos [...] aplicam-se a partir de [...].

Artigo 69.º

Destinatários

Os destinatários da presente directiva são os Estados-Membros.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

(*) 12 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 gares de passageiros e mercadorias, incluindo os acessos *para peões e* por estrada; [Alt. 113]
- 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.

ANEXO II

Funções essenciais do gestor da infra-estrutura

(referido no artigo 7.º)

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

~~processo de decisão relativo à atribuição de canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a atribuição de canais horários individuais;~~

~~processo de decisão relativo à tarifação da utilização da infra-estrutura, incluindo a determinação e cobrança das taxas.~~[Alt. 114]

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

ANEXO III

Serviços a fornecer às empresas ferroviárias

(referido no artigo 13.º)

1. O pacote mínimo de acesso inclui:

- a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infra-estrutura ferroviária;
- 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;
- e) A utilização de meios de alimentação eléctrica para tracção, quando disponíveis;
- ~~f) A utilização das instalações de abastecimento de combustível, quando disponíveis;~~
- g) Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

2. Deve igualmente ser facultado acesso às **seguintes** instalações de serviço, ~~e ao fornecimento de~~ **quando existam, e aos** serviços ~~nelas~~ **nas seguintes prestados nestas:**

- a) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações, incluindo **serviços de** informações de viagem **e um local adequado para os serviços de** bilhética;
- 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;
- g) Instalações portuárias ligadas a actividades ferroviárias;
- h) Meios de socorro, incluindo reboque;

h-A) Instalações de reabastecimento e o abastecimento de combustível nessas instalações, cujas taxas devem ser indicadas nas facturas separadamente das taxas de utilização das instalações de abastecimento de combustível.

3. Os serviços adicionais podem incluir:

- a) Energia eléctrica para tracção, **cujo fornecedor é livremente escolhido pela empresa ferroviária; nos casos em que o fornecedor de energia eléctrica para tracção seja o operador da instalação, as** **taxas aplicáveis à energia eléctrica para tracção** devem ser indicadas nas facturas separadamente das taxas de utilização dos meios de alimentação eléctrica;

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

a-A) As condições e os preços aplicáveis à utilização da energia eléctrica e das linhas de transmissão, que devem ser equitativos para todos os operadores;

- 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; [Alts. 115 e 165]~~
- 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 ⁽¹⁾)				
Internacional				
Trânsito				
Nacional				
Tráfego total de passageiros (pkm ⁽²⁾)				
Internacional				
Trânsito				
Nacional				
Parte das OSP no tráfego total				
Compensação paga pelas OSP (EUR)				

⁽¹⁾ Tonelada-quilómetro.

⁽²⁾ Passageiro-quilómetro.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 ex officio efectuados:		
Número de decisões tomadas:		
— relativas a reclamações:		
— relativas a inquéritos ex officio:		

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/executadas 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 transfronteiriços	
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]	

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 afirmativo, especificar	Compensação total paga (EUR/ano)	

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

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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, 1 000 t brutas	
Intercidades, 500 t brutas	
Suburbano, 140 t brutas	

14. Existência de um regime de melhoria do desempenho estabelecido nos termos do 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

16-A. Incidentes, acidentes e acidentes graves na aceção da Directiva 2004/49/CE, ocorridos durante o ano transacto. [Alt. 116]

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;~~

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- 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. [Alt. 117]~~

ANEXO VI

Conteúdo das especificações da rede

(referido no artigo 27.º)

As Os capítulos das especificações da rede a que se refere o artigo 27.º incluem as seguintes informações: [Alt. 118]

- 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.~~ [Alt. 119]
- 2. ~~Um~~ O 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. [Alt. 120]
- 3. ~~Um~~ O capítulo sobre os princípios e os critérios de repartição das capacidades, que especificará as características gerais da capacidade de infra-estrutura à disposição das empresas de transporte ferroviário 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: [Alt. 121]
 - 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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- ~~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/CE⁽¹⁾.~~
- ~~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: [Alt. 122]~~
- ~~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.[Alt. 123]~~
- ~~7. O modelo de acordo quadro a celebrar pelo gestor da infra-estrutura e o candidato, em conformidade com o artigo 42.º: [Alt. 124]~~

⁽¹⁾ 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 as aspectos ~~do desenvolvimento da infra-estrutura, nomeadamente a da~~ conservação e renovação da infra-estrutura já em serviço. A construção de novas infra-estruturas pode figurar no contrato como um ponto distinto;
2. A estrutura de afectação das verbas acordadas, **incluindo previsões indicativas do nível esperado**, aos serviços de infra-estrutura enumerados no anexo III, à conservação, ~~à construção de novas infra-estruturas incluindo a renovação e beneficiação~~, e à redução do eventual défice de conservação; **o pagamento de novas infra-estruturas pode figurar no contrato como um ponto distinto;**
3. Objectivos de desempenho relacionados com os utentes, sob a forma de indicadores e critérios de qualidade que abrangem os seguintes aspectos:
 - a) Prestações dos comboios e satisfação dos clientes, **nomeadamente o efeito da qualidade da infra-estrutura sobre a fiabilidade do comboio**,
 - b) Capacidade da rede **e disponibilidade da infra-estrutura**,
 - 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;

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

7. Um mecanismo que assegure a transferência para os utentes, sob a forma de taxas reduzidas, de uma parte significativa das economias realizadas, ***nos termos do disposto no artigo 30.º, n.º 1, sem comprometer o equilíbrio das contas do gestor da infra-estrutura, em cumprimento do artigo 8.º, n.º 4;***
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 ***atempado*** de informações aos utentes; **[Alt. 125]**
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.ºs 3 e 5, 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~~ Escolas e jardins de infância ~~e refeitórios;~~ **[Alt. 126]**
 - 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/CE da Comissão, de 23 de Dezembro de 2005, relativa à especificação técnica de interoperabilidade respeitante ao subsistema material circulante-ruído do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽¹⁾, 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;

⁽¹⁾ JO L 37 de 8.2.2006, p. 1.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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. ***Θ O gestor da infra-estrutura deve definir segmentos de mercado homogéneos e as correspondentes sobretaxas, na acepção do artigo 32.º, n.º 1, com base num estudo de mercado e após consulta dos candidatos. Com excepção das composições referidas no artigo 32.º, n.º 1-A, o gestor da infra-estrutura deve demonstrar à entidade reguladora a capacidade dos serviços ferroviários para pagar 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. Caso o gestor da infra-estrutura aplique sobretaxas, deve elaborar uma lista de segmentos de mercado aos quais a entidade reguladora deve dar a sua aprovação prévia.***

- 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. [Alt. 127]~~

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. [Alt. 128]~~
- 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. [Alt. 129]~~
- 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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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)

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- 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.

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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.~~ [Alt. 130]

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.~~ [Alt. 131]

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 % 20 %	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 15 %	5 % 10 %	5 % 8 %	4 % 6 %	3 % 4 %	2 % 3 %	1 % 3 %

Transporte de passageiros:

Ano	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Desconto	5 % 10 %	5 % 10 %	5 % 10 %	5 % 10 %	5 % 10 %	5 % 8 %	5 % 6 %	5 %	5 % 4 %	5 % 2 %

[Alt. 132]

ANEXO IX

Calendário do processo de repartição

(referido no artigo 43.º)

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

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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 efectuem 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 subvenção de umas actividades por outras, ~~conforme prescreva a entidade reguladora~~ **de acordo com os requisitos previstos no artigo 6.º e com o critério de necessidade e proporcionalidade definido pela entidade reguladora; [Alt. 133]**
- 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 da 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:

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

- 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

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

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

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
		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 1 e n.º 2, primeiro, segundo e terceiros parágrafos
Artigo 10.º, n.º 3-B			Artigo 11.º, n.ºs 1, 2 e 3
			Artigo 11.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.ºs 3-C e 3-E			Artigo 11.º, n.ºs 5 e 6
Artigo 10.º, n.º 3-F			Artigo 12.º
		Artigo 5.º	Artigo 13.º
			Artigo 14.º
Artigo 10.º B			Artigo 15.º
	Artigo 3.º		Artigo 16.º
	Artigo 4.º, n.ºs 1 a 4		Artigo 17.º, n.ºs 1 a 4
	Artigo 5.º		Artigo 18.º
	Artigo 6.º		Artigo 19.º
	Artigo 7.º		Artigo 20.º
	Artigo 8.º		Artigo 21.º
	Artigo 9.º		Artigo 22.º
	Artigo 4.º, n.º 5		Artigo 23.º, n.º 1
	Artigo 10.º		Artigo 23.º, n.ºs 2 e 3
	Artigo 11.º		Artigo 24.º
	Artigo 15.º		Artigo 25.º
		Artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 26.º
		Artigo 3.º	Artigo 27.º
			Artigo 28.º
Artigo 10.º, n.º 5		Artigo 4.º, n.º 1 e n.ºs 3 a 6	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

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
		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 31.º	Artigo 57.º
Artigo 12.º			Artigo 58.º
Artigo 14.º A		Artigo 33.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 59.º
			Artigo 60.º
			Artigo 61.º
			Artigo 62.º
Artigo 11.º		Artigo 34.º	Artigo 63.º
Artigo 11.º A		Artigo 35.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 64.º

Quarta-feira, 16 de Novembro de 2011

Directiva 91/440/CEE	Directiva 95/18/CE	Directiva 2001/14/CE	Presente Directiva
Artigo 10.º, n.º 9		Artigo 38.º	Artigo 65.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 VIII
		Anexo III	Anexo IX
			Anexo X