

III

(Atos preparatórios)

COMITÉ DAS REGIÕES

103.^a REUNIÃO PLENÁRIA DE 7 A 9 DE OUTUBRO DE 2013

Parecer do Comité das Regiões – Quarto pacote ferroviário

(2013/C 356/16)

O COMITÉ DAS REGIÕES

- saúda a vontade manifestada pela Comissão Europeia no sentido de completar o quadro regulamentar necessário à introdução de um espaço ferroviário europeu único;
- considera que a liberalização não é um fim em si mesma. O objetivo deve ser melhorar a oferta e a qualidade dos serviços. A abertura à concorrência não pode ser ponderada sem considerar igualmente o investimento em infraestruturas, as condições reais de funcionamento do mercado e ainda os aspetos técnicos da interoperabilidade;
- lembra que o princípio de livre gestão permite que os territórios decidam como desejam organizar os seus serviços de transportes públicos; considera que a introdução de limites máximos excessivamente baixos para o ajuste direto representa uma restrição drástica do princípio de livre gestão dos órgãos de poder local e regional;
- saúda a maior responsabilidade do gestor das infraestruturas e a instauração de comités de coordenação que fiscalizarão as atividades do gestor das infraestruturas e velarão pela eficácia de todo o sistema. As autoridades competentes a nível local deverão ser associadas sistematicamente e não apenas «se necessário»;
- incentiva a criação, a muito breve trecho, de uma rede europeia de gestores das infraestruturas indispensável para o funcionamento de um espaço ferroviário único europeu e à coordenação trans-fronteiras;
- defende o reforço da Agência Ferroviária Europeia, que visa reforçar a interoperabilidade técnica e a harmonização das questões ligadas à segurança, para evitar os graves problemas derivados das divergências entre 26 autoridades nacionais.

Relator	Pascal MANGIN (FR-PPE), conselheiro regional da região da Alsácia
Textos de referência	<p>Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões sobre o «Quarto Pacote Ferroviário — Completar o espaço ferroviário único europeu para promover a competitividade e o crescimento da Europa»</p> <p>COM(2013) 25 final;</p> <p>Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que revoga o Regulamento (CEE) n.º 1192/69 do Conselho relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminho de ferro</p> <p>COM(2013) 26 final;</p> <p>Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Ferroviária Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004</p> <p>COM(2013) 27 final;</p> <p>Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros</p> <p>COM(2013) 28 final;</p> <p>Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária</p> <p>COM(2013) 29 final;</p> <p>Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação)</p> <p>COM(2013) 30 final;</p> <p>Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança ferroviária (Reformulação)</p> <p>COM(2013) 31 final;</p> <p>Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões sobre os progressos efetuados para realizar a interoperabilidade do sistema ferroviário</p> <p>COM(2013) 32 final;</p> <p>Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões sobre o perfil e as funções do restante pessoal de bordo de comboios</p> <p>COM(2013) 33 final;</p> <p>Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões sobre a aplicação das disposições da Diretiva 2007/58/CE relativas à abertura do mercado de transporte ferroviário internacional de passageiros que acompanha a Comunicação ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre o quarto pacote ferroviário —</p> <p>COM(2013) 34 final.</p>

I. RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS

A. Obrigações de serviço público

O COMITÉ DAS REGIÕES

Observações na generalidade

1. saúda a vontade manifestada pela Comissão Europeia no sentido de completar o quadro regulamentar necessário à introdução de um espaço ferroviário europeu único;

2. recorda a sua opinião, já expressa em diversas ocasiões — como, por exemplo, no parecer sobre «Tornar o setor dos transportes mais ecológico» — de que um dos principais objetivos da política europeia de transportes é transferir o transporte de pessoas e mercadorias, em especial o transporte transfronteiriço de mercadorias, nomeadamente por pesados, do setor rodoviário para o ferroviário, enquanto modo de transporte mais ecológico, devendo a UE assegurar a adoção de medidas adequadas para cumprir este objetivo, caso haja capacidades suficientes;

3. considera que a liberalização não é um fim em si mesma. O objetivo deve ser melhorar a oferta e a qualidade dos serviços. A abertura à concorrência não pode ser ponderada sem considerar igualmente o investimento em infraestruturas, as condições reais de funcionamento do mercado e ainda os aspetos técnicos da interoperabilidade;

4. deseja abordar a questão na sua globalidade, combinando proporcionalidade, subsidiariedade e controlo do mercado por um regulador forte. O Comité das Regiões é, assim, favorável às condições de proporcionalidade dos serviços públicos introduzidas pela Comissão e ao controlo do regulador sobre a articulação entre serviços comerciais e serviços públicos;

5. faz votos por que os órgãos de poder local e regional possam participar plenamente na preparação e execução das medidas de política ferroviária que se repercutem diretamente nos utentes e nas próprias entidades competentes;

6. considera que, face aos fortes condicionalismos orçamentais e financeiros com que se debatem as coletividades territoriais, melhorar a eficiência do sistema ferroviário e, designadamente, dos contratos de serviço público, só pode ser benéfico;

7. lembra que o princípio de livre gestão permite que os territórios decidam como desejam organizar os seus serviços de transportes públicos. Neste sentido, o artigo 5.º, n.º 2, não deve ser questionado pois permite recorrer a operadores internos; contudo, considera que a introdução de limites máximos

excessivamente baixos para o ajuste direto representa uma restrição drástica do princípio de livre gestão dos órgãos de poder local e regional;

8. insiste em que o transporte público deve ser acessível;

Quadro regulamentar

Planos de transportes públicos

9. solicita que os planos de transporte público ofereçam visibilidade e segurança suficientes aos operadores e utilizadores do conjunto dos modos de transporte a fim de facilitar a intermodalidade. Deverão atender a questões de coesão social e territorial e de desenvolvimento sustentável;

10. apoia o pedido da Comissão Europeia para que os planos de transporte abranjam todos os modos de transporte, devendo as administrações locais poder adaptá-los com facilidade em função das circunstâncias que se apresentam. Além disso, é preciso fomentar e garantir uma cooperação transfronteiras eficaz entre autoridades competentes, nomeadamente através dos AECT, de modo que possam coordenar o plano de transporte para os diversos modos;

11. apela a que as obrigações impostas aos órgãos de poder local a título da aplicação dos planos de transportes não comportem encargos financeiros e organizacionais excessivos;

Quadro social

12. regozija-se com as referências ao quadro social, mas é necessário defini-las com precisão a fim de limitar os riscos de *dumping* social. No entanto, essas referências não deverão constituir um obstáculo a uma maior competitividade do setor ferroviário, devendo antes incentivar a polivalência do pessoal;

Seleção dos prestadores de serviços

13. nota que as autoridades competentes podem, em certas condições, beneficiar de ganhos de eficiência e de economias através da adjudicação dos contratos de prestação de serviço público por concurso;

14. solicita, porém, que as autoridades competentes a nível local conservem a possibilidade de escolher entre concurso público (abertura parcial ou global do contrato de serviço público), serviço providenciado pelas próprias autoridades e ajuste direto. Para evitar deslizes monopolísticos, é preciso enquadrar mais rigorosamente o ajuste direto, em especial recorrendo a critérios

de qualidade da prestação de serviços e não apenas de preço. O desafio para as autoridades que gerem os transportes é conseguir a transparência dos preços em relação aos serviços prestados graças à possibilidade de contestar os mercados;

15. salienta que uma abordagem flexível em matéria de seleção do operador de transportes por parte das administrações locais competentes, incluindo as regiões, deverá ter em conta o grau de desenvolvimento do mercado de transportes regionais em cada Estado-Membro;

16. duvida da efetividade da abertura à concorrência atendendo a que determinados concursos são objeto de poucas propostas. Convida a Comissão a definir com mais exatidão os critérios de abertura à concorrência nomeadamente com base nos custos administrativos de resposta ao convite à apresentação de propostas ou à duração dos contratos propostos pelas entidades competentes;

17. insiste em que os operadores ferroviários que prestam um serviço público sejam igualmente responsáveis pela exatidão da informação facultada no âmbito do convite à apresentação de propostas (concurso) para renovar ou transferir o contrato, sem transgredir o princípio de confidencialidade;

Acesso ao mercado do material circulante

18. reconhece que a aquisição de material circulante pode constituir uma barreira;

19. não deseja excluir nenhum método para garantir a abertura do valor residual deste material;

Auxílios estatais

20. recorda que o Parlamento e o Conselho já informaram que recusam a supressão do artigo 9.º do regulamento em vigor;

21. subscreve a posição do Parlamento e do Conselho de se recusarem a denunciar sistematicamente todas as contribuições para os serviços de transporte público, tendo em conta as especificidades do setor dos transportes;

B. Abertura dos mercados e governação

22. defende que, estando as condições de concorrência equitativa e de abertura para todas as empresas ferroviárias europeias rigorosamente garantidas e não havendo distorção da concorrência no mercado, os Estados-Membros deveriam dispor

de uma certa liberdade para organizar e fazer evoluir o seu sistema ferroviário entre o modelo da separação e o das empresas integradas;

23. regozija-se com o reforço do papel do gestor da infraestrutura tendo em vista racionalizar o sistema ferroviário. O gestor deve proporcionar um balcão único de apoio para o acesso à rede e, em particular, no que toca às autoridades organizadoras. O seu conselho de administração ou o conselho de supervisão deverá, por consequência, compreender um colégio dos representantes das autoridades organizadoras regionais;

24. saúda a instauração de comités de coordenação que fiscalizarão as atividades do gestor da infraestruturas e velarão pela eficácia de todo o sistema. As autoridades competentes a nível local deverão ser associadas sistematicamente e não apenas «se necessário»;

25. solicita a designação de interlocutores no seio do gestor da infraestrutura incumbidos das relações com as autoridades competentes a nível local e regional;

26. recorda a obrigação de aplicar os princípios de proporcionalidade e de subsidiariedade sobretudo sempre que a Comissão pretenda chamar a si novos poderes de decisão;

27. incentiva a criação, a muito breve trecho, de uma rede europeia de gestores de infraestrutura, indispensável para o funcionamento de um espaço ferroviário único europeu e a coordenação transfronteiras;

28. insiste na responsabilização dos gestores de estações perante as entidades locais e regionais. As estações ferroviárias são, na verdade, fatores muito importantes para determinar a atratividade de um território;

29. considera que a liberalização não é um fim em si mesma. O objetivo deve ser melhorar a oferta e a qualidade dos serviços. Todavia, as experiências de abertura à concorrência dos mercados ferroviários interurbanos de transporte de passageiros são ainda demasiado escassas na Europa. Há que incentivar este tipo de experiências, preservando ao mesmo tempo os serviços públicos e enquadrando-as com a noção de prejuízo para o equilíbrio económico desses mesmos serviços;

30. frisa que convém manter as normas vigentes que dão a possibilidade às empresas que exercem atividades de gestão de infraestruturas e aos operadores que prestam serviços de caráter local em infraestruturas ferroviárias específicas e de pequena dimensão de prosseguirem as suas atividades nas condições atuais. Tais infraestruturas locais não devem ultrapassar os 150 km;

31. regozija-se com as referências ao quadro social, mas é necessário defini-las com precisão a fim de limitar os riscos de *dumping* social. No entanto, essas referências não deverão constituir um obstáculo a uma maior competitividade do setor ferroviário, devendo antes incentivar a polivalência do pessoal;

32. apoia a ascensão dos organismos de controlo e encoraja-os a cooperarem a nível europeu, sobretudo para avaliar se um determinado serviço põe em perigo o equilíbrio económico. Os entes locais e regionais deverão dispor de prazos razoáveis para submeterem a questão aos organismos de controlo em caso de dúvida quanto à manutenção de tal equilíbrio;

33. recorda que a emissão de bilhetes é consubstancial à abertura dos mercados. É necessário que haja neste domínio uma melhor coordenação entre empresas ferroviárias e as autoridades competentes a nível local e regional;

34. considera que a participação de empresas que prestam serviços domésticos num sistema de informação nacional de fornecimento de informações e emissão de bilhetes (intermodal) deve ser obrigatória, visto que o desenvolvimento de serviços conexos é um fator importante para melhorar a atratividade dos transportes públicos, em particular do transporte ferroviário;

C. Pilar técnico

35. subscreve o diagnóstico da Comissão acerca dos principais problemas e limitações do quadro legislativo europeu em vigor sobre questões técnicas;

36. defende o reforço da Agência Ferroviária Europeia (ERA), sediada em Valenciennes (França), que visa, entre outros objetivos, reforçar a interoperabilidade técnica e a harmonização das

questões ligadas à segurança, acelerar a emissão de uma autorização única de colocação de material circulante no mercado para os veículos e reforçar os poderes desta agência para evitar os graves problemas derivados das divergências entre 26 autoridades nacionais. Os veículos a ser utilizados apenas em território nacional podem continuar a ser homologados pelas autoridades de segurança nacionais;

37. solicita, no entanto, que se preveja um período de transição enquanto se aguarda que a ERA esteja totalmente operacional para realizar as novas tarefas que lhe são confiadas;

38. apoia o objetivo fixado pela Comissão de reduzir o número de normas nacionais, suprimindo as redundantes ou as que contrariam o direito da UE e as especificações técnicas de interoperabilidade;

39. regozija-se com algumas propostas da Comissão Europeia sobre o papel da Agência Ferroviária Europeia e a criação no seu âmbito de uma instância de recurso. De facto, a Comissão Europeia propõe reforçar o papel da agência e transformá-la num «balcão único» a nível da UE para a emissão de autorização de veículos e de certificados de segurança para os operadores. Por conseguinte, é necessário consolidar e clarificar os poderes da agência, dos seus recursos (financeiros e humanos) e da sua responsabilidade. O mesmo vale para a Câmara de Recurso;

40. solicita que o Comité das Regiões seja associado à elaboração dos programas da Agência Ferroviária Europeia;

41. apela para que as análises custos-benefícios das medidas de interoperabilidade, e designadamente o respetivo impacto nos entes locais e regionais, não sejam descuradas.

II. RECOMENDAÇÕES DE ALTERAÇÃO

Alteração 1

COM(2013) 28 final

Novo considerando após o considerando 9

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<p><u>O princípio da reciprocidade, que é um meio importante para contrariar a distorção da concorrência, deve ser aplicável às empresas de países terceiros que pretendam participar em concursos públicos da União.</u></p>

Justificação

Os países terceiros não devem ter a possibilidade de participar em concursos públicos nos países da UE enquanto não abrirem o seu próprio mercado aos Estados-Membros.

Alteração 2

COM(2013) 28 final

Considerando 15

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
A preparação das empresas ferroviárias para a obrigatoriedade de sujeitar a adjudicação de contratos de serviço público à realização de concursos exige que se conceda mais algum tempo para permitir uma reestruturação interna eficaz e sustentável das empresas a que se adjudicavam tais contratos por ajuste direto, no passado. São, por isso, necessárias medidas transitórias para os contratos adjudicados por ajuste direto entre a data de entrada em vigor do presente regulamento e 3 de dezembro de 2019.	A preparação das empresas ferroviárias para a obrigatoriedade de sujeitar <u>participarem em concursos</u> de adjudicação de contratos de serviço público à realização de concursos exige que se conceda mais algum tempo para permitir uma reestruturação interna eficaz e sustentável das empresas a que se adjudicavam tais contratos por ajuste direto, no passado. São, por isso, necessárias medidas transitórias para os contratos adjudicados por ajuste direto entre a data de entrada em vigor do presente regulamento e 3 de dezembro de 2019.

Alteração 3

COM(2013) 28 final

Considerando 18

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
18. No contexto das alterações ao Regulamento (CE) n.º 994/98 (Regulamento de habilitação), a Comissão propôs, também, a modificação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 [COM(2012)730/3]. Com o objetivo de harmonizar a abordagem relativa às isenções por categoria no âmbito dos auxílios estatais, de acordo com os procedimentos previstos nos artigos 108.º, n.º 4 e 109.º do Tratado, os auxílios em favor da coordenação dos transportes ou do reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público previstos no artigo 93.º do Tratado devem ser introduzidos no âmbito de aplicação do Regulamento de habilitação.	18. No contexto das alterações ao Regulamento (CE) n.º 994/98 (Regulamento de habilitação), a Comissão propôs, também, a modificação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 [COM(2012)730/3]. Com o objetivo de harmonizar a abordagem relativa às isenções por categoria no âmbito dos auxílios estatais, de acordo com os procedimentos previstos nos artigos 108.º, n.º 4 e 109.º do Tratado, os auxílios em favor da coordenação dos transportes ou do reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público previstos no artigo 93.º do Tratado devem ser introduzidos no âmbito de aplicação do Regulamento de habilitação.

Justificação

Remeter o princípio de obrigação de notificação das compensações para outro texto modificaria completamente a filosofia do Regulamento OSP (obrigação de serviço público) e faria pairar sobre os serviços públicos de transporte de passageiros um risco de incerteza jurídica.

Alteração 4

COM(2013) 28 final

Artigo 2.º, alínea c)

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
«Autoridade competente a nível local», qualquer autoridade competente cuja zona de competência geográfica não seja nacional e cubra as necessidades de transporte de uma aglomeração urbana ou de uma zona rural;»	«Autoridade competente a nível local», qualquer autoridade competente cuja zona de competência geográfica não seja nacional e <u>abranja a totalidade do território de um Estado-Membro ou que</u> cubra as necessidades de transporte de uma <u>região ou</u> aglomeração urbana ou de uma zona rural, <u>incluindo a nível transfronteiras;</u>

Justificação

A expressão «não seja nacional» pode ter dois significados: não abranger a totalidade do território de um Estado-Membro ou uma autoridade competente a nível local que pode ter o seu território em dois ou mais Estados-Membros. É preciso clarificar a definição de modo a contemplar entidades organizadoras que tenham competências transfronteiras.

Além disso, as regiões devem ser abrangidas, sem qualquer ambiguidade, pelo presente regulamento.

Alteração 5

COM(2013) 28 final

Artigo 2.º, alínea e)

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
«Do âmbito das obrigações de serviço público excluem-se todos os serviços de transporte público que vão além do necessário para produzir efeitos de rede a nível local, regional ou subnacional.»	e) «Do âmbito das obrigações de serviço público excluem-se todos os serviços de transporte público que vão além do necessário para produzir efeitos de rede a nível local, regional ou subnacional.» <u>O âmbito das obrigações de serviço público inclui todos os serviços de transporte público que produzam efeitos de rede a nível local, regional ou subnacional; estes efeitos de rede podem advir da combinação de linhas rentáveis e não rentáveis.</u>

Justificação

Se uma linha de transporte regional estiver em situação de equilíbrio económico ou tiver lucros, deve poder ser integrada num contrato de serviço público com outras linhas deficitárias para que o benefício que gera contribua para o financiamento das outras e para que se possam otimizar os meios técnicos necessários à exploração das linhas, se necessário.

Alteração 6

COM(2013) 28 final

Artigo 2º-A, n.º 1

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
1. As autoridades competentes estabelecem e atualizam regularmente planos de transportes públicos de passageiros que abrangem todos os modos de transporte relevantes para o território sob a sua responsabilidade.	1. As autoridades competentes estabelecem e atualizam regularmente planos de transportes públicos de passageiros que abrangem todos os modos de transporte relevantes para o território sob a sua responsabilidade. <u>Estas obrigações aplicam-se unicamente às aglomerações de mais de 100 000 habitantes.</u>
Estes planos de transportes públicos devem definir os objetivos da política de transporte público e os meios para os aplicar, abrangendo todos os modos de transporte relevantes para o dito território. Devem incluir, pelo menos:	Estes planos de transportes públicos devem definir os objetivos da política de transporte público e os meios para os aplicar, abrangendo todos os modos de transporte relevantes para o dito território. Devem incluir, pelo menos:
(a) a estrutura da rede ou dos itinerários;	(a) a estrutura da rede ou dos itinerários;
(b) os requisitos básicos que a oferta de transporte público deve satisfazer, como a acessibilidade, a conectividade territorial, a segurança, as interconexões modais e intermodais nos principais centros de conexão, características da oferta como os horários de funcionamento, a frequência dos serviços e o nível mínimo de utilização da capacidade;	(b) os requisitos básicos que a oferta de transporte público deve satisfazer, como a acessibilidade, a conectividade territorial, a segurança, as interconexões modais e intermodais nos principais centros de conexão, características da oferta como os <u>princípios que norteiam os horários e de funcionamento</u> , a frequência dos serviços <u>e o nível mínimo de utilização da capacidade</u> ;

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>(c) as normas de qualidade aplicáveis a elementos como os equipamentos das estações e do material circulante, a pontualidade e a fiabilidade, a higiene, o serviço e a informação ao cliente, o tratamento das queixas e sua compensação, e o controlo da qualidade de serviço;</p> <p>(d) os princípios de política tarifária;</p> <p>(e) requisitos operacionais como o transporte de bicicletas, a gestão do tráfego e o plano de emergência em caso de perturbação.</p> <p>As autoridades competentes, quando estabelecem os planos para os transportes públicos, devem ter em conta, em especial, as regras aplicáveis em matéria de direitos dos passageiros, de proteção social, do emprego e do ambiente.</p> <p>As autoridades competentes adotam os planos de transportes públicos após consulta das partes interessadas pertinentes e procedem à sua publicação. Para efeitos do presente regulamento são partes interessadas pertinentes a tomar em consideração, pelo menos, os operadores de transportes, os gestores de infraestrutura, se for caso disso, e as organizações representativas dos passageiros e dos trabalhadores.</p>	<p>(c) as normas de qualidade aplicáveis a elementos como os equipamentos das estações e do material circulante, a pontualidade e a fiabilidade, a higiene, o serviço e a informação ao cliente, o tratamento das queixas e sua compensação, e o controlo da qualidade de serviço;</p> <p>(d) os princípios de política tarifária;</p> <p>(e) requisitos operacionais como o transporte de bicicletas, a gestão do tráfego e o plano de emergência em caso de perturbação.</p> <p><u>(f) os requisitos de coesão social e territorial;</u></p> <p>As autoridades competentes, quando estabelecem os planos para os transportes públicos, devem ter em conta, em especial, as regras aplicáveis em matéria de direitos dos passageiros, de proteção social, do emprego e do ambiente <u>a fim de prevenir o dumping social nestes setores.</u></p> <p><u>Os planos de transporte público deverão ser submetidos ao organismo de controlo para simples parecer um mês antes da sua publicação.</u></p> <p><u>As autoridades competentes cooperam entre si a fim de coordenar as informações constantes do plano de transporte e elaboram planos de transporte comuns para os serviços de transporte regionais transfronteiriços.</u></p> <p>As autoridades competentes adotam os planos de transportes públicos após consulta das partes interessadas pertinentes e procedem à sua publicação. Para efeitos do presente regulamento são partes interessadas pertinentes a tomar em consideração, pelo menos, os operadores de transportes, os gestores de infraestrutura, se for caso disso, e as organizações representativas dos passageiros e dos trabalhadores.</p> <p><u>Os operadores dos serviços públicos anteriores ou existentes são obrigados a fornecer às autoridades competentes os dados necessários no prazo de um mês subsequente ao pedido das ditas autoridades, mesmo tratando-se de autoridades de um Estado-Membro vizinho.</u></p>

Justificação

Os planos de transporte público de passageiros podem constituir obrigações consideráveis e adicionais mas sem efeitos para os comboios das linhas principais convencionadas de ordenamento do território. A alteração sugere que se limite a obrigatoriedade unicamente às aglomerações de uma determinada dimensão.

Atendendo à complexidade e à volatilidade (exterior às autoridades competentes) do horário de exploração, é mais realista mencionar num plano de transporte apenas os princípios que norteiam os horários.

Nas linhas pouco frequentadas, assumir um compromisso com base numa taxa mínima de utilização das capacidades é suscetível de ter efeitos negativos no serviço público em causa e seria, por conseguinte, contrário ao interesse da autoridade competentes.

A intermodalidade e a coordenação transfronteiras devem ser incentivadas.

Os planos para o transporte público necessitam de dados precisos sobre os desenvolvimentos dos mercados dos vários modos de transporte. Os atores do mercado detêm as principais fontes de informação e devem portanto partilhá-las com as autoridades públicas.

Alteração 7

COM(2013) 28 final

Artigo 2.º-A, n.º 4

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
As especificações das obrigações de serviço público e da compensação do respetivo efeito financeiro líquido devem:	As especificações das obrigações de serviço público e da compensação do respetivo efeito financeiro líquido devem:
(a) alcançar os objetivos do plano de transportes públicos da forma mais eficaz em termos de custos;	(a) alcançar os objetivos do plano de transportes públicos da forma mais eficaz em termos de custos ;

Alteração 8

COM(2013) 28 final

Artigo 4.º, ponto 8

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
8. As autoridades competentes devem facultar a todas as partes interessadas informações pertinentes para a preparação de propostas para os concursos públicos.	8. As autoridades competentes devem facultar a todas as partes interessadas informações pertinentes para a preparação de propostas para os concursos públicos. <u>Os gestores de infraestruturas ferroviárias e as empresas ferroviárias que prestam ou prestaram o contrato de serviço público devem ajudar as autoridades competentes a fornecer todos os dados pertinentes. São eles os responsáveis pela exatidão dos dados fornecidos à autoridade competente.</u>
Entre elas deverão figurar as informações sobre a procura por parte dos passageiros, as tarifas, os custos e as receitas relativos ao transporte público de passageiros a que o concurso se refere e elementos das especificações da infraestrutura relevantes para a exploração dos veículos ou do material circulante necessários, a fim de lhes permitir elaborar programas de atividade bem fundamentados. Os gestores de infraestrutura apoiarão as autoridades competentes no fornecimento de todas as especificações relevantes sobre a infraestrutura ferroviária.	Entre elas deverão figurar as informações sobre a procura por parte dos passageiros, as tarifas, os custos e as receitas relativos ao transporte público de passageiros a que o concurso se refere e elementos das especificações da infraestrutura relevantes para a exploração dos veículos ou do material circulante necessários, a fim de lhes permitir elaborar programas de atividade bem fundamentados. Os gestores de infraestrutura apoiarão as autoridades competentes no fornecimento de todas as especificações relevantes sobre a infraestrutura ferroviária.
O incumprimento do acima disposto será objeto das vias de recurso previstas no artigo 5.º, n.º 7.»	O incumprimento do acima disposto será objeto das vias de recurso previstas no artigo 5.º, n.º 7.» <u>O atual operador de uma linha ou de uma rede alvo de um concurso deve fornecer à autoridade competente os dados necessários à preparação da oferta de modo gratuito, completo e preciso, especialmente no que diz respeito à procura de viagens e às receitas provenientes do transporte de passageiros, sem transgredir o princípio de confidencialidade;</u> <u>O operador precedente e o gestor da infraestrutura devem reembolsar aos outros operadores as perdas causadas por ofertas efetuadas com base em dados incorretos ou dados sonogados;</u>

Justificação

Os dados do gestor de infraestruturas não são suficientes pois não contêm os dados comerciais do operador ferroviário. Os operadores precedentes e/ou atuais devem fornecer dados, em particular os operadores históricos, a fim de garantir um acesso não discriminatório à informação. Esta formulação é indispensável para evitar que as autoridades competentes tenham que suportar obrigações que será impossível cumprir.

Alteração 9

COM(2013) 28 final

Artigo 5.º, novo ponto após o n.º 3

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<u>A autoridade competente pode excluir dos concursos públicos operadores de países terceiros se esses países não previrem concursos públicos para empresas de Estados-Membros da União.</u>

Justificação

Os países terceiros não devem ter a possibilidade de participar em concursos públicos nos países da UE enquanto não abrirem o seu próprio mercado aos Estados-Membros.

Alteração 10

COM(2013) 28 final

Artigo 5.º, n.º 4

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>4. Salvo proibição da legislação nacional, as autoridades competentes podem decidir adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público:</p> <p>(a) cujo valor anual médio seja estimado em menos de 1 000 000 EUR ou menos de 5 000 000 EUR no caso de um serviço de contrato público que inclua o transporte público por caminho-de-ferro ou,</p> <p>(b) que tenham por objeto a prestação anual de menos de 300 000 quilómetros de serviços públicos de transporte de passageiros ou menos de 150 000 quilómetros no caso de um contrato de serviço público que inclua o transporte público por caminho-de-ferro.</p>	<p>4. Salvo proibição da legislação nacional, as autoridades competentes podem decidir adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público:</p> <p>(a) cujo valor anual médio seja estimado em menos de 1 000 000 EUR ou menos de 5 000 000 EUR no caso de um serviço de contrato público que inclua o transporte público por caminho-de-ferro ou,</p> <p>(b) que tenham por objeto a prestação anual de menos de 300 000 quilómetros de serviços públicos de transporte de passageiros ou menos de 150 000 <u>500 000</u> quilómetros no caso de um contrato de serviço público que inclua o transporte público por caminho-de-ferro.</p>

Justificação

O limiar de 150 000 quilómetros anuais proposto pela Comissão para o transporte público por caminho de ferro exclui, de facto, toda e qualquer linha ferroviária onde este modo seria pertinente. O limiar de 500 000 quilómetros permite restringir os casos de derrogação ao procedimento de concurso para linhas únicas de um comprimento pertinente para o modo ferroviário e com um nível de serviço viável.

Alteração 11

COM(2013) 28 final

Artigo 5.º, novo ponto após o n.º 4

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<u>A decisão de adjudicar por ajuste direto os serviços deve ser enviada num prazo de dois meses à entidade reguladora para consulta, nos termos do artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE.</u>

Justificação

Este novo ponto permite a participação da entidade reguladora competente no processo de organização do transporte ferroviário, mas não limita os poderes dos órgãos locais competentes de adjudicarem os serviços por ajuste direto a um operador interno. Simultaneamente, este ponto enquadra a adjudicação por ajuste direto para limitar as situações de oligopólios.

Alteração 12

COM(2013) 28 final

Artigo 5.º, novo ponto após o n.º 6

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<u>Salvo proibição da legislação nacional, as autoridades competentes podem decidir adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público relativos ao transporte ferroviário, com exceção de outros sistemas guiados como os metropolitanos e os metropolitanos ligeiros de superfície (elétricos). Em derrogação do n.º 3 do artigo 4.º, a duração destes contratos não pode ser superior a dez anos, exceto em caso de aplicação do n.º 4 do artigo 4.º.</u> <u>No entanto, se o contrato tiver sido objeto de ajuste direto e os indicadores de qualidade dos serviços se degradarem em média mais de 10 % durante a vida do contrato por motivos imputáveis ao operador que fornece os serviços públicos, este será objeto de um concurso no termo da sua validade. Seis meses após a adoção do presente regulamento, a Comissão Europeia definirá a qualidade por atos delegados em função de indicadores de desempenho, em particular a pontualidade.</u>

Justificação

É conveniente voltar a prever a possibilidade de recorrer à adjudicação por ajuste direto, mas enquadrando-a numa moldura temporal. Se o funcionamento não for satisfatório, a autoridade pública deverá adotar automaticamente o procedimento de concurso público.

Alteração 13

COM(2013) 28 final

Artigo 5.º -A, n.º 2

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
(...)	(...)

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>A autoridade competente pode cumprir o requisito previsto no primeiro parágrafo de uma das seguintes formas:</p> <p>(a) adquirindo ela própria o material circulante utilizado na execução do contrato de serviço público com vista a disponibilizá-lo ao operador de serviço público selecionado, a preços de mercado ou no âmbito do contrato de serviço público, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), do artigo 6.º e, se aplicável, do anexo,</p> <p>(b) fornecendo uma garantia para o financiamento do material circulante utilizado na execução do contrato de serviço público a preços de mercado ou no âmbito do contrato de serviço público, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), do artigo 6.º e, se aplicável, do anexo. Essa garantia pode cobrir o risco relativo ao valor residual, respeitando simultaneamente as regras em matéria de auxílios estatais, quando aplicáveis,</p> <p>(c) comprometendo-se no contrato de serviço público a tomar a cargo o material circulante no termo do contrato, a preços de mercado.</p> <p>(...)</p>	<p>A autoridade competente pode cumprir o requisito previsto no primeiro parágrafo segundo de uma das seguintes formas: <u>que favoreçam as economias de escala, nomeadamente:</u></p> <p>(a) adquirindo ela própria o material circulante utilizado na execução do contrato de serviço público com vista a disponibilizá-lo ao operador de serviço público selecionado, a preços de mercado ou no âmbito do contrato de serviço público, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), do artigo 6.º e, se aplicável, do anexo,</p> <p>(b) fornecendo uma garantia para o financiamento do material circulante utilizado na execução do contrato de serviço público a preços de mercado ou no âmbito do contrato de serviço público, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), do artigo 6.º e, se aplicável, do anexo. (b) Essa garantia pode cobrir o risco relativo ao valor residual, respeitando simultaneamente as regras em matéria de auxílios estatais, quando aplicáveis,</p> <p>(c) comprometendo-se no contrato de serviço público a tomar a cargo o material circulante no termo do contrato, a preços de mercado.</p> <p>(d) <u>estabelecendo cooperações com as autoridades locais vizinhas a fim de dispor de maior volume de material circulante;</u></p> <p>(e) <u>solicitando ao Estado-Membro em questão um contributo para acompanhar uma das modalidades de cobertura do valor residual do material circulante.</u></p> <p>(...)</p>

Justificação

Não se deve excluir nenhum método de financiamento local (garantia, tomada a cargo, compra direta ou outros). Todavia, os governos nacionais não devem eximir-se às suas responsabilidades, transferindo os encargos para a esfera local. O quadro legislativo e regulamentar deve ser de molde a estimular o mercado do material circulante, favorecendo, em particular, economias de escala e montagens financeiras adequadas.

Alteração 14

COM(2013) 28 final

Artigo 8.º, n.º 2-A

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>2-A Os contratos de serviço público relativos ao transporte público ferroviário de passageiros que tenham sido adjudicados por ajuste direto entre 1 de janeiro de 2013 e 2 de dezembro de 2019 podem manter-se em vigor até ao termo da sua duração. Contudo, não se prolongarão, em nenhuma circunstância, para além de 31 de dezembro de 2022.</p>	<p>2-A Os contratos de serviço público relativos ao transporte público ferroviário de passageiros que tenham sido adjudicados por ajuste direto entre 1 de janeiro de 2013 a <u>data de entrada em vigor do presente regulamento</u> e 2 de dezembro de 2019 podem manter-se em vigor até ao termo da sua duração. Contudo, não se prolongarão, em nenhuma circunstância, para além de 31 de dezembro de 2022. <u>A presente disposição não é aplicável aos contratos celebrados antes da entrada em vigor do presente regulamento.</u></p>

Justificação

A data da entrada em vigor das alterações propostas deve corresponder à data de entrada em vigor do regulamento revisto. Esta disposição não deverá dizer respeito a contratos celebrados antes da data referida.

Alteração 15

COM(2013) 29 final

Considerando 10

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>Os atuais requisitos da Diretiva 2012/34/UE apenas visam a independência jurídica, organizativa e decisória. A possibilidade de manter uma empresa integrada não fica, assim, inteiramente excluída, desde que estas três categorias de independência sejam asseguradas. Quanto à independência decisória é obrigatório impedir, por meio das salvaguardas adequadas, que uma empresa integrada exerça controlo sobre a tomada de decisões de um gestor de infraestrutura. Contudo, mesmo que tais salvaguardas sejam integralmente aplicadas, não se eliminam por completo as possibilidades de comportamento discriminatório face aos concorrentes existentes numa empresa verticalmente integrada. Em especial, nas estruturas integradas mantém-se a possibilidade de subvenção cruzada, ou pelo menos as entidades reguladoras têm muita dificuldade em controlar e fazer cumprir as salvaguardas adotadas para impedir essa prática. Uma separação institucional entre a gestão da infraestrutura e a atividade de transporte é a medida mais eficaz para resolver estes problemas.</p>	<p>Os atuais requisitos da Diretiva 2012/34/UE apenas visam a independência jurídica, organizativa e decisória. A possibilidade de manter uma empresa integrada não fica, assim, inteiramente excluída, desde que estas três categorias de independência sejam asseguradas a <u>independência entre gestor e operadores quanto às funções essenciais, ou seja, a tomada de decisão relativa à repartição dos canais horários ferroviários, à tarifação da infraestrutura, às estações, aos investimentos e à manutenção.</u> Quanto à independência decisória é obrigatório impedir, por meio das salvaguardas adequadas, que uma empresa integrada exerça controlo sobre a tomada de decisões de um gestor de infraestrutura. Contudo, mesmo que tais salvaguardas sejam integralmente aplicadas, não se eliminam por completo as possibilidades de comportamento discriminatório face aos concorrentes existentes numa empresa verticalmente integrada. Em especial, nas estruturas integradas mantém-se a possibilidade de subvenção cruzada, ou pelo menos as entidades reguladoras têm muita dificuldade em controlar e fazer cumprir as salvaguardas adotadas para impedir essa prática. Uma separação institucional entre a gestão da infraestrutura e a atividade de transporte é a medida mais eficaz para resolver estes problemas.</p>

Justificação

A Comissão parte do pressuposto ideológico de que a separação total das atividades é a melhor solução. Trata-se apenas de um pressuposto ideológico que não tem lugar num projeto de diretiva que deve permanecer neutro.

Alteração 16

COM(2013) 29 final

Artigo 6.º, n.º 2

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>A Comissão Europeia propõe suprimir o artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE.</p>	<p>Manter o artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE com a seguinte redação:</p> <p><u>Para evitar custos de transação desproporcionados, os Estados-Membros podem prever que a separação comporte divisões orgânicas distintas dentro da mesma empresa, desde que empregue menos de 3 mil assalariados e desenvolva atividade que se limite ao transporte local, utilizando infraestruturas que não ultrapassem os 150 km.</u></p>

Justificação

Em relação à separação institucional da gestão de infraestruturas do exercício dos serviços de transportes, recomenda-se a manutenção das disposições atualmente em vigor para as empresas cuja atividade se limite à prestação de serviços de carácter regional. Com efeito, cabe ter em conta que, tratando-se de pequenas empresas que prestam serviços em infraestruturas específicas, esta separação institucional se pode traduzir numa grande fragmentação das companhias, num aumento dos custos operacionais e, nesse sentido, num aumento da compensação proveniente dos recursos públicos.

Alteração 17

COM(2013) 29 final

Artigo 7.º, n.º 1

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
Os Estados Membros asseguram que o gestor de infraestrutura desempenha todas as funções referidas no artigo 3.º, n.º 2, e é independente das empresas ferroviárias.	Os Estados Membros asseguram que o gestor de infraestrutura desempenha todas as funções referidas no artigo 3.º, n.º 2, e é independente das empresas ferroviárias, <u>no que diz respeito às funções essenciais, ou seja, a tomada de decisão relativa à repartição dos canais horários ferroviários, à tarifação da infraestrutura, às estações, aos investimentos e à manutenção.</u>
Para garantir a independência do gestor de infraestrutura, os Estados-Membros asseguram que os gestores de infraestrutura estão organizados numa entidade juridicamente distinta das empresas ferroviárias.	Para garantir a independência do gestor de infraestrutura, os Estados-Membros asseguram que os gestores de infraestrutura estão organizados numa entidade juridicamente distinta das empresas ferroviárias. <u>podem organizar-se como desejarem, de acordo com o princípio da subsidiariedade.</u>

Alteração 18

COM(2013) 29 final

Artigo 7.º, n.º 5

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
Quando, à data de entrada em vigor da presente diretiva, o gestor de infraestrutura constitua parte de uma empresa verticalmente integrada, os Estados-Membros podem decidir não aplicar os n.ºs 2 a 4 do presente artigo. Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve assegurar que o gestor da infraestrutura executa todas as funções a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, e que tem efetiva independência organizativa e decisória de qualquer empresa ferroviária, de acordo com os requisitos estabelecidos nos artigos 7.º-A a 7.º-C.	Quando, à data de entrada em vigor da presente diretiva, o gestor de infraestrutura constitua parte de uma empresa verticalmente integrada, o Os Estados-Membros podem decidir não aplicar os n.ºs 2 a 4 do presente artigo. Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve assegurar que o gestor da infraestrutura executa todas as funções a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, e que tem efetiva independência organizativa e decisória de qualquer empresa ferroviária, de acordo com os requisitos estabelecidos nos artigos 7.º-A a 7.º-C.

Justificação

Permite voltar a um modelo integrado independentemente da situação no momento de entrada em vigor da diretiva.

Alteração 19

COM(2013) 29 final

Artigo 7.º-B, n.º 3

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
3. O gestor de infraestrutura tem um conselho de supervisão composto por representantes dos proprietários finais da empresa verticalmente integrada.	3. O gestor de infraestrutura tem um conselho de supervisão composto por representantes dos proprietários finais da empresa verticalmente integrada <u>e por representantes dos entes locais e regionais competentes caso estes ainda não tenham assento no conselho de administração do gestor da infraestrutura.</u>
(...)	(...)

Justificação

Os entes locais e regionais são protagonistas de pleno direito do sistema ferroviário. Nesta conformidade, devem participar nas instâncias de decisão ou de controlo do gestor de infraestrutura que dispõe de um monopólio natural. São o elo de ligação entre os operadores e os utilizadores finais de cujas necessidades estão ao corrente.

Alteração 20

COM(2013) 29 final

Artigo 7.º-B, n.º 5

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
5. (...) As transferências de outro pessoal distinto do referido na alínea c) entre o gestor de infraestrutura e as outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada apenas são possíveis se puder ser garantido que entre eles não serão transmitidas informações sensíveis.	5. (...) <u>São possíveis</u> As transferências de outro pessoal distinto do referido na alínea c) entre o gestor de infraestrutura e as outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada. apenas são possíveis se puder ser garantido que entre eles não serão transmitidas informações sensíveis. <u>O pessoal em questão fica, no entanto, obrigado ao sigilo profissional relativamente às suas atividades anteriores de acordo com as regras de direito comercial.</u>

Justificação

Aplicação do princípio de proporcionalidade: a noção de informação sensível é demasiado vaga para impedir a mobilidade interna dentro dos grupos ferroviários. Os períodos de nojo e outras muralhas da China serão suficientes para permitir a proteção das informações «sensíveis» entre as filiais de um mesmo grupo ferroviário. Como é habitual em matéria de direito comercial, este pessoal está sujeito ao segredo profissional.

Alteração 21

COM(2013) 29 final

Artigo 7.º-B, novo ponto após n.º 7

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<u>A Comissão Europeia deverá adotar, antes de 1 de janeiro de 2019, disposições precisas relativas aos trabalhadores móveis para prevenir a prática de <i>dumping</i> e de concorrência salarial, prevendo um procedimento de certificação específico para o pessoal de bordo.</u>

Justificação

É necessário evitar no setor ferroviário as práticas de *dumping* e de concorrência salarial registadas nos setores do transporte ferroviário e marítimo.

Alteração 22

COM(2013) 29 final

Artigo 7.º-C

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
Procedimento de verificação da conformidade	Procedimento de verificação da conformidade
1. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão decide se os gestores de infraestrutura que façam parte de uma empresa verticalmente integrada cumprem os requisitos dos artigos 7.º-A e 7.º-B e se	1. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão decide se os gestores de infraestrutura que façam parte de uma empresa verticalmente integrada cumprem os requisitos dos artigos 7.º , 7.º-A e 7.º-B

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>a implementação dessas exigências é apropriada para assegurar uma igualdade de tratamento a todas as empresas ferroviárias, bem como a inexistência de distorções de concorrência no mercado em causa.</p> <p>2. A Comissão deverá ter o direito de pedir todas as informações necessárias, num prazo razoável, ao Estado-Membro no qual está sediada a empresa verticalmente integrada. A Comissão consulta o organismo ou organismos respeitantes e, se for o caso, a rede de entidades reguladoras referidas no artigo 57.º.</p> <p>3. Os Estados-Membros podem limitar os direitos de acesso previstos no artigo 10.º às empresas ferroviárias que fazem parte da empresa verticalmente integrada a qual pertence o gestor da infraestrutura visado, se a Comissão informar os Estados-Membros de que nenhum pedido foi introduzido de acordo com o n.º 1 ou na pendência da análise do pedido pela Comissão ou se esta decidir, de acordo com o procedimento visado no artigo 62.º, n.º 2, que:</p> <p>(a) os pedidos de informação formulados pela Comissão de acordo com o n.º 2 não receberam respostas satisfatórias, ou</p> <p>(b) o gestor de infraestrutura visado não respeita as exigências dos artigos 7.º-A e 7.º-B, ou</p> <p>(c) a implementação das exigências dos artigos 7.º-A e 7.º-B é insuficiente para garantir uma igualdade de tratamento para todas as empresas ferroviárias e a ausência de distorção de concorrência no Estado-Membro no qual o gestor de infraestrutura visado está sediado.</p> <p>A Comissão deve decidir num prazo razoável.</p> <p>4. O Estado-Membro visado pode pedir à Comissão para revogar a decisão que tomou ao abrigo do n.º 3, de acordo com o procedimento do artigo 62.º, n.º 2, desde que este demonstre, a contento da Comissão, que os motivos que levaram à decisão já não existem. A Comissão deve decidir num prazo razoável.</p> <p>5. Sem prejuízo dos n.ºs 1 a 4, a observância dos requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 4 dos artigos 7.º-A e 7.º-B deverá ser acompanhada pela entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º. Os candidatos têm o direito de recorrer para a entidade reguladora caso considerem que estes requisitos não estão a ser cumpridos. Na sequência do recurso, a entidade reguladora decide, nos prazos indicados no artigo 56.º, n.º 9, sobre as medidas necessárias para resolver a situação.</p>	<p>e se a implementação dessas exigências é apropriada para assegurar uma igualdade de tratamento a todas as empresas ferroviárias, bem como a inexistência de distorções de concorrência no mercado em causa.</p> <p>2. A Comissão deverá ter o direito de pedir todas as informações necessárias, num prazo razoável, ao Estado-Membro em causa no qual está sediada a empresa verticalmente integrada. A Comissão consulta o organismo ou organismos respeitantes, as autoridades competentes pertinentes e, se for o caso, a rede de entidades reguladoras referidas no artigo 57.º.</p> <p>3. Os Estados-Membros podem limitar os direitos de acesso previstos no artigo 10.º às empresas ferroviárias que fazem parte da empresa verticalmente integrada a qual pertence o gestor da infraestrutura visado, se a Comissão informar os Estados-Membros de que nenhum pedido foi introduzido de acordo com o n.º 1 ou na pendência da análise do pedido pela Comissão ou se esta decidir, de acordo com o procedimento visado no artigo 62.º, n.º 2, que:</p> <p>(a) os pedidos de informação formulados pela Comissão de acordo com o n.º 2 não receberam respostas satisfatórias, ou</p> <p>(b) o gestor de infraestrutura visado não respeita as exigências dos artigos <u>7.º</u>, 7.º-A e 7.º-B, ou</p> <p>(c) a implementação das exigências dos artigos <u>7.º</u>, 7.º-A e 7.º-B é insuficiente para garantir uma igualdade de tratamento para todas as empresas ferroviárias e a ausência de distorção de concorrência no Estado-Membro no qual o gestor de infraestrutura visado está sediado.</p> <p>A Comissão deve decidir num prazo de trinta dias úteis razoável.</p> <p>4. O Estado-Membro visado pode pedir à Comissão para revogar a decisão que tomou ao abrigo do n.º 3, de acordo com o procedimento do artigo 62.º, n.º 2, desde que este demonstre, a contento da Comissão, que os motivos que levaram à decisão já não existem. A Comissão deve decidir num prazo <u>de trinta dias úteis</u> razoável.</p> <p>5. Sem prejuízo dos n.ºs 1 a 4, a observância dos requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 4 dos artigos <u>7.º</u>, 7.º-A e 7.º-B deverá ser acompanhada pela entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º. Os candidatos têm o direito de recorrer para a entidade reguladora caso considerem que estes requisitos não estão a ser cumpridos. Na sequência do recurso, a entidade reguladora decide, nos prazos indicados no artigo 56.º, n.º 9, sobre as medidas necessárias para resolver a situação.</p>

Justificação

A Comissão discrimina as empresas integradas verticalmente. A extensão das verificações efetuadas pela Comissão para as empresas integradas e as empresas separadas deveria ser a mesma. Como qualquer órgão de controlo, a Comissão tem de respeitar os prazos a fim de reforçar a segurança jurídica de todos os atores envolvidos.

Alteração 23

COM(2013) 29 final

Artigo 7.º-D, n.º 1

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>Comité de Coordenação</p> <p>1. Os Estados-Membros asseguram que os gestores de infraestrutura instituem e organizam comités de coordenação para cada rede. A participação neste comité estará aberta, pelo menos, ao gestor de infraestrutura, aos candidatos conhecidos na aceção do artigo 8.º, n.º 3, e, mediante pedido, aos potenciais candidatos, às suas organizações representativas, aos representantes dos utilizadores dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros e, se for caso disso, às autoridades regionais e locais. Os representantes do Estado-Membro e a entidade reguladora em causa serão convocados, na qualidade de observadores, para as reuniões do Comité de Coordenação.</p>	<p>Comité de Coordenação</p> <p>1. Os Estados-Membros asseguram que os gestores de infraestrutura instituem e organizam comités de coordenação para cada rede, <u>seja ela nacional, regional ou local</u>. A participação neste comité estará aberta, pelo menos, ao gestor de infraestrutura, aos candidatos conhecidos na aceção do artigo 8.º, n.º 3, e, mediante pedido, aos potenciais candidatos, às suas organizações representativas, aos representantes dos utilizadores dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros e, se for caso disso, às autoridades regionais e locais <u>competentes</u>. Os representantes do Estado-Membro e a entidade reguladora em causa serão convocados, na qualidade de observadores, para as reuniões do Comité de Coordenação.</p>

Justificação

Como atores importantes da política dos transportes, os órgãos de poder local e regional devem fazer parte necessariamente do comité de coordenação.

Alteração 24

COM(2013) 29 final

Artigo 7.º-E, n.º 1

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura</p> <p>1. Os Estados-Membros asseguram que os gestores de infraestrutura participem e cooperem numa rede para desenvolver a infraestrutura ferroviária da União, tendo em vista, designadamente, uma execução atempada e eficiente da rede transeuropeia de transportes, incluindo os corredores da rede principal, os corredores de transporte ferroviário de mercadorias previstos no Regulamento (CE) n.º 913/2010 e o Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) estabelecido na Decisão 2012/88/UE .</p> <p>A Comissão será membro da Rede. Coordenará e apoiará o seu trabalho e, se for caso disso, formulará recomendações a ela dirigidas. A Comissão assegurará a cooperação ativa dos gestores de infraestrutura pertinentes.</p>	<p>Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura</p> <p>1. <u>Nos dois anos subsequentes à execução da presente diretiva</u>, Os Estados-Membros asseguram <u>exigirão</u> que os gestores de infraestrutura participem e cooperem numa rede para desenvolver a infraestrutura ferroviária da União, tendo em vista, designadamente, uma execução atempada e eficiente da rede transeuropeia de transportes, incluindo os corredores da rede principal, os corredores de transporte ferroviário de mercadorias previstos no Regulamento (CE) n.º 913/2010, e o Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) estabelecido na Decisão 2012/88/UE e a <u>eficácia da cooperação regional ferroviária a nível transfronteiras</u>.</p> <p>A Comissão será membro da Rede. Coordenará e apoiará o seu trabalho e, se for caso disso, formulará recomendações a ela dirigidas. A Comissão assegurará a cooperação ativa dos gestores de infraestrutura pertinentes. <u>Informará dos progressos registados o Comité das Regiões e a rede dos organismos de controlo, prevista no artigo 57.º, pelo menos de dois em dois anos.</u></p>

Justificação

A rede europeia de gestores de infraestrutura constitui uma oportunidade de examinar os problemas operacionais transfronteiras ao nível apropriado. Os órgãos de poder local devem ser associados a este processo. A rede de entidades de regulação deve, também ela, ser informada dos progressos realizados nas redes dos gestores de infraestruturas.

Alteração 25

COM(2013) 29 final

Novo artigo após artigo 7.º-E

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<u>O gestor da infraestrutura designa um representante incumbido das relações com os entes locais e regionais. Este representante deve estar apto a responder, em nome do gestor da infraestrutura, às perguntas de um ente local ou regional no prazo de 5 dias.</u>

Justificação

O maior número de competências dos gestores de infraestruturas deve ser concomitante com maior responsabilização a nível internacional graças à rede dos gestores de infraestrutura, mas igualmente a nível local. Verdadeiro balcão único, o interlocutor dos entes locais ou regionais deve estar apto a responder rapidamente às perguntas que lhe são colocadas.

Alteração 26

COM(2013) 29 final

Artigo 10.º, novo ponto após o n.º 2

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<u>Para garantir o acesso não discriminatório às estações, os gestores das gares e dos cais colocam à disposição dos operadores e de qualquer interessado um formulário de reclamações disponível em linha. Os organismos de controlo e as autoridades competentes recebem um relatório anual das reclamações.</u>

Justificação

O acesso não discriminatório deve poder ser avaliado periodicamente, em particular pelos entes locais e regionais, que têm todo o interesse em que os utentes beneficiem de uma oferta de transporte de qualidade.

Alteração 27

COM(2013) 29 final

Artigo 11.º, n.º 2

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
Para determinar os riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público, as entidades reguladoras relevantes a que se refere o artigo 55.º farão uma análise económica objetiva e basearão a sua decisão em critérios predefinidos. Determinarão esses riscos a pedido de uma das seguintes entidades, apresentado no prazo de um mês a contar da data de transmissão da informação sobre o serviço de transporte de passageiros pretendido a que se refere o artigo 38.º, n.º 4:	Para determinar os riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público, as entidades reguladoras relevantes a que se refere o artigo 55.º farão uma análise económica objetiva e basearão a sua decisão em critérios predefinidos. Determinarão esses riscos a pedido de uma das seguintes entidades, apresentado no prazo de um dois meses mês a contar da data de transmissão da informação sobre o serviço de transporte de passageiros pretendido a que se refere o artigo 38.º, n.º 4:

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
(a) A autoridade ou as autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público;	(a) A autoridade ou as autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público;
(b) Qualquer outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo;	(b) Qualquer outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo;
(c) O gestor de infraestrutura;	(c) O gestor de infraestrutura;
(d) Da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.	(d) Da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

Justificação

O prazo de um mês é demasiado curto para formular objeções contra um novo serviço de transporte que afete o equilíbrio económico de um contrato de serviço público.

Alteração 28

COM(2013) 29 final

Artigo 13.º-A, n.º 1

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
Sistemas comuns de informação e de bilhética integrada	Sistemas comuns de informação e de bilhética integrada
1. Sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 e da Diretiva 2010/40/UE, os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias que prestam serviços nacionais de transporte de passageiros participem num sistema comum de informação e bilhética integrada para a venda de bilhetes, bilhetes únicos e reservas, ou decidir delegar poderes nas autoridades competentes para criarem um tal sistema. Se este for criado, os Estados-Membros garantirão que ele não gera distorções do mercado nem resulta em qualquer discriminação entre empresas ferroviárias e que é gerido por uma entidade jurídica pública ou privada, ou por uma associação de todas as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros.	1. Sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 e da Diretiva 2010/40/UE, os Estados-Membros podem exigir <u>exigirão</u> que as empresas ferroviárias que prestam serviços nacionais de transporte de passageiros participem num sistema comum de informação e bilhética integrada para a venda de bilhetes, bilhetes únicos e reservas, ou decidir <u>decidirão</u> delegar poderes nas autoridades competentes para criarem um tal sistema. Se <u>Quando</u> este for criado, os Estados-Membros garantirão que ele não gera distorções do mercado nem resulta em qualquer discriminação entre empresas ferroviárias e que é gerido por uma entidade jurídica pública ou privada, ou por uma associação de todas as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros.
	<u>Um colégio de representantes dos entes locais e regionais tem assento nesta entidade jurídica ou nesta associação e participa plenamente nas respetivas decisões.</u>

Justificação

Este artigo constitui a base jurídica do objetivo das regiões no sentido de harmonizar o sistema de emissão de bilhetes num mercado competitivo. As regiões têm assim a possibilidade de abordar os diversos problemas que surgiram nos sistemas de bilhética nas estações geridas pelos operadores históricos.

A exigência de participação de empresas que prestam serviços domésticos num sistema de informação nacional deve ser obrigatória visto que o desenvolvimento de serviços conexos é um fator importante da maior atratividade dos transportes coletivos, em particular do transporte ferroviário. Neste contexto, os órgãos de poder local deverão participar nas instâncias de gestão do sistema.

Alteração 29

COM(2013) 29 final

Artigo 59.º, novo ponto após n.º 3

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<u>As empresas verticalmente integradas que gerem infraestruturas de menos de 150 km ou que prestam exclusivamente serviços ferroviários de proximidade não são abrangidas pelos artigos 7.º e 7.º-A a C quando tais serviços relevam da gestão auxiliar de infraestruturas portuárias marítimas e internas, sem prejuízo do artigo 13.º, n.º 3, da presente diretiva e do transporte de mercadorias dito de <i>short liner</i>.</u>

Justificação

Esta alteração tem em vista excluir do âmbito de aplicação dos artigos 7.º e 7.º-A a C as redes ferroviárias de pequena dimensão e as atividades de proximidade que permitem responder a necessidades locais e pouco desenvolvidas. Chama-se igualmente a atenção para o acesso não discriminatório às instalações de serviços.

Alteração 30

COM(2013) 29 final

Artigo 59.º, novo ponto após n.º 3

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<u>As empresas verticalmente integradas que gerem projetos de investimento específicos referidos no artigo 32.º, n.º 3, da presente diretiva e sujeitos à concorrência direta de outros modos de transporte não são abrangidas pelos artigos 7.º e 7.º-A a C.</u>

Justificação

Esta alteração, em sintonia com outras disposições da Diretiva 2012/34/UE, visa excluir do âmbito de aplicação dos artigos 7.º e 7.º-A a C os casos particulares dos «projetos de investimento específicos» cuja rentabilidade é assegurada apenas a muito longo prazo.

Alteração 31

COM(2013) 27 final

Considerando 29

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
Para assegurar de forma efetiva o cumprimento das funções da Agência, os Estados-Membros e a Comissão devem estar representados num Conselho de Administração investido dos poderes necessários para, por exemplo, elaborar o orçamento e aprovar os programas anuais e plurianuais de trabalho.	Para assegurar de forma efetiva o cumprimento das funções da Agência, os Estados-Membros e a Comissão devem estar representados num Conselho de Administração investido dos poderes necessários para, por exemplo, elaborar o orçamento e aprovar os programas anuais e plurianuais de trabalho, <u>assuntos sobre os quais o Comité das Regiões e os organismos representativos devem ser consultados.</u>

Justificação

A rede dos organismos representativos do setor ferroviário e o Comité das Regiões deveriam ser consultados no âmbito do programa de trabalho anual e plurianual da ERA, dado que os resultados e as prioridades do trabalho da ERA lhes dizem diretamente respeito.

Alteração 32

COM(2013) 27 final

Artigo 33.º, n.º 5

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
As autoridades nacionais responsáveis pela emissão das licenças e dos certificados referidos no n.º 2, alíneas c) e d), devem notificar à Agência, no prazo de um mês, cada decisão individual de atribuição, renovação, alteração ou revogação das licenças e dos certificados em questão.	As autoridades nacionais responsáveis pela emissão das licenças e dos certificados referidos no n.º 2, alíneas c) e d), devem notificar à Agência, no prazo de um mês, cada decisão individual de atribuição, renovação, alteração, <u>re-cusa</u> ou revogação das licenças e dos certificados em questão, <u>acompanhada de justificação fundamentada. A Agência ratificará ou revogará cada decisão no prazo de um mês, ouvindo as partes interessadas.</u>

Justificação

Trata-se de evitar que as autoridades nacionais esgotem as vias de recurso das suas decisões, antes de a questão ser apresentada ao Tribunal de Justiça da União Europeia, devendo a Agência Ferroviária Europeia ser envolvida na ratificação ou revogação das decisões nacionais contrárias ao espírito do espaço ferroviário europeu único.

Alteração 33

COM(2013) 27 final

Artigo 48.º, n.º 5

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
5. O Conselho de Administração deve também, o mais tardar até 30 de novembro de cada ano, aprovar e atualizar um programa de trabalho estratégico plurianual. O parecer da Comissão deve ser tido em conta. O projeto do programa deve ser objeto de consultas com o Parlamento Europeu e as redes referidas no artigo 34.º. Uma vez adotado, o programa de trabalho plurianual deve ser transmitido aos Estados-Membros, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e às redes referidas no artigo 34.º.	5. O Conselho de Administração deve também, o mais tardar até 30 de novembro de cada ano, aprovar e atualizar um programa de trabalho estratégico plurianual. O parecer da Comissão deve ser tido em conta. O projeto do programa deve ser objeto de consultas com o Parlamento Europeu, <u>o Comité das Regiões</u> e as redes referidas no artigo 34.º. Uma vez adotado, o programa de trabalho plurianual deve ser transmitido aos Estados-Membros, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão, <u>ao Comité das Regiões</u> e às redes referidas no artigo 34.º.

Justificação

O Comité das Regiões também deveria ser consultado no âmbito do programa plurianual da ERA, visto que os entes locais e regionais contribuem para o financiamento do material circulante e têm um interesse direto na melhoria da interoperabilidade e da segurança.

Alteração 34

COM(2013) 27 final

Artigo 54.º, n.º 1

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
1. Pode apresentar-se recurso junto da Câmara de Recurso contra decisões tomadas pela Agência em conformidade com os artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º.	1. Pode apresentar-se recurso junto da Câmara de Recurso contra decisões tomadas pela Agência em conformidade com os artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º <u>ou na ausência de reação nos prazos estabelecidos.</u>

Justificação

Nos casos em que a agência não atua ou não decide nos prazos estabelecidos, deve ser possível recorrer.

Alteração 35

COM(2013) 27 final

Artigo 56.º, n.º 1

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
<p>1. A Câmara de Recurso deve examinar o recurso com diligência. Deve convidar as partes no processo de recurso, tantas vezes quantas forem necessárias, a apresentar, em prazo determinado, as suas observações sobre as notificações que lhes tiver enviado ou sobre comunicações das outras partes no processo de recurso. As partes no processo de recurso podem prestar declarações oralmente.</p>	<p>1. A Câmara de Recurso deve examinar o recurso com diligência. Deve convidar as partes no processo de recurso, tantas vezes quantas forem necessárias, a apresentar, em prazo determinado, as suas observações sobre as notificações que lhes tiver enviado ou sobre comunicações das outras partes no processo de recurso. As partes no processo de recurso podem prestar declarações oralmente.</p> <p><u>A Câmara de Recurso examina as reclamações e, consoante os casos, solicitará informações pertinentes e consultará as partes interessadas no prazo de um mês a contar da receção da reclamação. Cumpre-lhe pronunciar-se sobre qualquer reclamação e adotar as medidas necessárias para obviar à situação e informará as partes da sua decisão fundamentada num prazo razoável definido previamente e, de qualquer modo, no prazo máximo de dois meses a contar da receção de todas as informações pertinentes. Se a Agência não reagir nos prazos estabelecidos, a Câmara de Recurso pode proferir uma injunção, sujeita a sanção pecuniária, se for o caso.</u></p>

Justificação

É importante detalhar os procedimentos e os prazos aplicados pela Câmara de Recurso para examinar as reclamações que recebe (por exemplo, o momento em que se considera que o requerimento foi recebido deve ser definido para calcular o prazo depois de dado início ao procedimento).

É necessário atribuir poderes específicos à Câmara de Recurso a fim de aplicar as suas decisões, por exemplo a injunção ou sanções pecuniárias (compulsórias), designadamente em caso de falta de reação dentro dos prazos estabelecidos.

Alteração 36

COM(2013) 27 final

Novo artigo após artigo 77.º

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<p><u>1. A Agência toma as decisões em conformidade com os artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º, aplicáveis a partir de ... [2 anos após a entrada em vigor do presente regulamento]. Até essa data, os Estados-Membros devem continuar a executar as disposições legislativas e regulamentares aplicáveis.</u></p>

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<p>2. Durante um período transitório suplementar de 42 meses, a contar da data referida no n.º 1, os Estados-Membros podem continuar a emitir certificados e homologações, em derrogação do disposto nos artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º, nas condições especificadas pela Comissão nas regras de execução aprovadas para a sua implementação. Antes de decidir, a Agência deve avaliar se:</p> <ul style="list-style-type: none"> — a medida é suscetível de reduzir o nível de segurança ferroviária e/ou — se tal constituiria uma discriminação arbitrária ou uma restrição excessiva de um serviço de transporte ferroviário. <p>A Agência pode solicitar às autoridades nacionais de segurança a alteração da decisão, a suspensão da aplicação ou a sua revogação. Caso a agência nacional de segurança se recuse a atuar, a agência pode submeter a questão à Comissão e ao comité referido no artigo 75.º</p>

Justificação

À semelhança da fase de transição da EASA em matéria de responsabilidade pela homologação dos aviões, poder-se-ia prever um mecanismo para a ERA de modo a permitir o recrutamento progressivo de pessoal adicional e respetiva formação com vista a exercer as novas tarefas.

Alteração 37

COM(2013) 30 final

Anexo I, ponto 4.2

Texto da proposta da Comissão	Alteração proposta pelo CR
	<p>3. Controlo dos custos</p> <p>A análise custo-benefício das medidas propostas tomará em consideração, entre outros factores, o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> — custo da medida proposta, — benefícios que o alargamento do âmbito de aplicação a subcategorias particulares de redes e veículos representam para a interoperabilidade, — redução dos encargos e custos de capital resultante de economias de escala e de uma melhor utilização dos veículos, — redução do investimento e dos custos de manutenção/exploração resultante do aumento da concorrência entre fabricantes e empresas de manutenção, — benefícios ambientais resultantes dos melhoramentos técnicos introduzidos no sistema ferroviário, — aumento da segurança do funcionamento. <p>Além disso, esta avaliação indicará o impacto previsto a nível de todos os operadores e agentes económicos envolvidos, nomeadamente os órgãos de poder local e regional.</p>

Justificação

Haverá que reintroduzir esta passagem da atual diretiva (anexo I, ponto 4.2) para se poder fazer uma avaliação da estimativa dos custos-benefícios de todas as soluções técnicas aventadas, para cada Especificação Técnica de Interoperabilidade, a fim de concretizar as soluções mais viáveis, designadamente em benefício dos órgãos de poder local e regional.

Bruxelas, 8 de outubro de 2013

O Presidente
do Comité das Regiões
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
