

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B****DIRECTIVA DO CONSELHO**

de 29 de Julho de 1991

relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários

(91/440/CEE)

(JO L 237 de 24.8.1991, p. 25)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de Fevereiro de 2001	L 75	1	15.3.2001
► <u>M2</u>	Directiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de Abril de 2004	L 220	58	21.6.2004
► <u>M3</u>	Directiva 2006/103/CE do Conselho de 20 de Novembro de 2006	L 363	344	20.12.2006
► <u>M4</u>	Directiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Outubro de 2007	L 315	44	3.12.2007

Alterada por:

► <u>A1</u>	Acto relativo às condições de adesão da República Checa, da República da Estónia, da República de Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca e às adaptações dos Tratados em que se funda a União Europeia	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------

Rectificado por:

► <u>C1</u>	Rectificação, JO L 10 de 16.1.1992, p. 56 (91/440/CEE)
--------------------	--

**DIRECTIVA DO CONSELHO****de 29 de Julho de 1991****relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários****(91/440/CEE)**

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽³⁾,

Considerando que uma maior integração do sector comunitário dos transportes constitui elemento essencial do mercado interno e que os caminhos-de-ferro constituem um elemento vital do sector dos transportes na Comunidade;

Considerando que 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;

Considerando que, para tornar os transportes por caminho-de-ferro eficazes e competitivos em relação aos outros meios de transporte, os Estados-membros devem garantir às empresas de transporte ferroviário um estatuto de empresa independente que lhes permita actuar segundo critérios comerciais e adaptarem-se às necessidades do mercado;

Considerando que o desenvolvimento futuro e uma exploração eficaz da rede ferroviária podem ser facilitados através de uma distinção entre a exploração de serviços de transporte e a exploração das infra-estruturas; que, nestas condições, é necessário que aquelas duas actividades tenham obrigatoriamente contabilidades distintas e possam ser geridas separadamente;

Considerando que, 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, é conveniente que os Estados-membros mantenham a responsabilidade geral pelo desenvolvimento de infra-estruturas ferroviárias adequadas;

Considerando que, 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 que hão-de reger os pagamentos das taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária efectuados pelas empresas de transporte ferroviário e pelos agrupamentos dessas empresas; que essas taxas devem obedecer ao princípio de não discriminação entre empresas de transporte ferroviário;

Considerando que os Estados-membros devem especialmente velar por que as empresas de transporte ferroviário públicas existentes gozem de uma estrutura financeira sã, cuidando ao mesmo tempo por que qualquer reorganização financeira que se revele necessária seja efectuada de acordo com as disposições pertinentes do Tratado;

⁽¹⁾ JO n.º C 34 de 14. 2. 1990, p. 8, e
JO n.º C 87 de 4. 4. 1991, p. 7.

⁽²⁾ JO n.º C 19 de 28. 1. 1991, p. 254.

⁽³⁾ JO n.º C 225 de 10. 9. 1990, p. 27.

▼B

Considerando que, com o objectivo de facilitar o transporte entre Estados-membros, as empresas de transporte ferroviário devem ser livres de constituir agrupamentos com empresas de transporte ferroviário estabelecidas noutros Estados-membros;

Considerando que devem ser concedidos a esses agrupamentos internacionais direitos de acesso e de trânsito no que respeita às infra-estruturas dos Estados-membros em que se encontram estabelecidas as empresas que os constituem, bem como direitos de trânsito nos outros Estados-membros, quando o serviço internacional em causa o exija;

Considerando que, a fim de promover os transportes combinados, é necessário conceder o acesso à infra-estrutura ferroviária dos demais Estados-membros às empresas de transporte ferroviário que efectuem transportes combinados internacionais de mercadorias;

Considerando que é necessário instituir um comité consultivo encarregado de assistir a Comissão e acompanhar a aplicação da presente directiva;

Considerando que, por conseguinte, é conveniente revogar a Decisão 75/327/CEE do Conselho, de 20 de Maio de 1975, relativa ao saneamento da situação das empresas de caminho-de-ferro e à harmonização das regras que regulam as relações financeiras entre essas empresas e os Estados ⁽¹⁾,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

SECÇÃO I

▼M1**Âmbito de aplicação e definições****▼B***Artigo 2.º*

1. A presente directiva aplica-se à gestão da infra-estrutura ferroviária e às actividades de transporte por caminho-de-ferro das empresas de transporte ferroviário estabelecidas ou que venham a estabelecer-se num Estado-membro.

2. As empresas de transporte ferroviário cuja actividade se limite à exploração de transportes urbanos, suburbanos ou regionais ficam excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva.

▼M1

3. Ficam excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva, com excepção do n.º 1 do artigo 6.º e dos artigos 10.º e 10.ºA, as empresas cujas actividades de transporte ferroviário se limitam unicamente à prestação de serviços de transporte por vaivém de veículos rodoviários pelo túnel da Mancha.

▼M4

4. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva os serviços ferroviários efectuados em trânsito através da Comunidade cujo início e fim sejam fora do território da Comunidade.

▼B*Artigo 3.º*

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

⁽¹⁾ JO n.º L 152 de 12. 6. 1975, p. 3.

▼M1

- «empresa de transporte ferroviário», qualquer empresa de estatuto privado ou público, detentora de licença nos termos da legislação comunitária aplicável, cuja actividade principal consista na prestação de serviços de transporte de mercadorias e/ou de passageiros por caminho-de-ferro, devendo a tracção ser obrigatoriamente assegurada por essa empresa, incluindo empresas que apenas prestem serviços de tracção,
- «gestor da infra-estrutura», qualquer entidade ou empresa responsável concretamente pela instalação e manutenção da infra-estrutura ferroviária, bem como eventualmente pela gestão dos sistemas de controlo e de segurança. As funções do gestor da infra-estrutura de uma rede, ou de parte de uma rede, podem ser repartidas por diferentes organismos ou empresas,

▼B

- «infra-estrutura ferroviária», o conjunto dos elementos referidos na parte A do anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2598/70 da Comissão, de 18 de Dezembro de 1970, relativo à fixação do conteúdo das diferentes rubricas dos esquemas de contabilização do anexo I do Regulamento (CEE) n.º 1108/70 ⁽¹⁾, com excepção do último travessão, que, exclusivamente para efeitos da presente directiva, passa a ter a seguinte redacção: «Edifícios afectados ao serviço das infra-estruturas»,
- «agrupamento internacional», qualquer associação de pelo menos duas empresas de transporte ferroviário estabelecidas em Estados-membros diferentes, com vista a fornecer serviços de transporte internacionais entre Estados-membros,

▼M1

- «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 origens ou destinos, desde que todos os vagões atravessem, pelo menos, uma fronteira,

▼M4

- «serviço internacional de transporte de passageiros» um serviço de transporte de passageiros em que o comboio 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,

▼B

- «serviços urbanos e suburbanos», os serviços de transporte que dêem 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,

▼M4

- «trânsito» a travessia do território comunitário sem embarque nem desembarque de mercadorias e/ou sem embarque nem desembarque de passageiros nesse território,

▼B

- «serviços regionais», os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de transporte de uma região.

⁽¹⁾ JO n.º L 278 de 23.12.1970, p.1; regulamento alterado pelo Regulamento (CEE) n.º 2116/78 (JO n.º L 246 de 8.9.1978, p.7).

▼B

SECÇÃO II

▼M1**Independência de gestão***Artigo 4.º*

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que as empresas de transporte ferroviário 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 e das regras específicas de tarifação e de repartição fixados pelos Estados-Membros.

▼B*Artigo 5.º*

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para permitir que as empresas de transporte ferroviário 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.

As empresas de transporte ferroviário devem ser geridas segundo os princípios aplicáveis às sociedades comerciais, inclusive no que diz respeito às obrigações de serviço público impostas pelos Estados às empresas e aos contratos de prestação de serviço público, celebrados pelos empresas com as autoridades nacionais competentes dos Estados-membros.

2. As empresas de transporte ferroviário adoptarão os seus próprios programas de actividade, incluindo os planos de investimento e de financiamento. Estes programas serão concebidos tendo como objectivo o equilíbrio financeiro das empresas e a realização dos demais objectivos de gestão técnica, comercial e financeira; devem, além disso, prever os meios que permitam realizar esses objectivos.

3. No âmbito das linhas de orientação de política geral adoptadas pelo Estado e tendo em conta os planos ou contratos nacionais, eventualmente plurianuais, incluindo os planos de investimento e de financiamento, as empresas de transporte ferroviário podem, nomeadamente:

- constituir um agrupamento internacional com outra ou outras empresas ferroviárias,
- definir a sua organização interna, sem prejuízo do disposto na secção III,
- controlar o fornecimento e a comercialização dos serviços e fixar a respectiva tarifação, sem prejuízo do disposto no Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável ⁽¹⁾,
- tomar decisões relativamente ao pessoal, aos activos e às aquisições próprias,
- desenvolver a respectiva quota de mercado, criar novas tecnologias e novos serviços e adoptar técnicas de gestão inovadoras,

⁽¹⁾ JO n.º L 156 de 28. 6. 1969, p. 1; regulamento alterado pela última vez pelo Regulamento (CEE) n.º 1893/91 (JO n.º L 169 de 29. 6. 1991, p. 1).

▼B

- lançar novas actividades em domínios associados à actividade ferroviária.

SECÇÃO III

Separação entre a gestão da infra-estrutura e a actividade de transporte**▼M1***Artigo 6.º*

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que sejam elaboradas e publicadas separadamente as contas de ganhos e perdas e os balanços relativos, por um lado, à actividade de prestação de serviços de transporte por empresas de transporte ferroviário 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.

A contabilidade relativa a cada actividade é mantida de forma a reflectir esta proibição.

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 seja assegurada por uma entidade distinta.

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

Contudo, os Estados-Membros podem encarregar as empresas de transporte ferroviário, ou qualquer outra entidade, da cobrança das taxas e da responsabilidade da gestão da infra-estrutura ferroviária, nomeadamente dos investimentos, da manutenção e do financiamento.

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

Artigo 7.º

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para o desenvolvimento das respectivas infra-estruturas ferroviárias nacionais, tendo em conta, se for caso disso, as necessidades globais da Comunidade.

▼M2

▼M1

3. Os Estados-Membros podem, além disso, conceder ao gestor da infra-estrutura, na observância dos artigos 73.º, 87.º e 88.º do Tratado, um financiamento proporcional às funções, à dimensão e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir novos investimentos.

4. No âmbito da política geral traçada pelo Estado, o gestor da infra-estrutura deve elaborar um plano de exploração que inclua programas financeiros e de investimento. Esse plano deve ser concebido por forma a garantir uma utilização 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.

▼B*Artigo 8.º*

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

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

SECÇÃO IV**Saneamento financeiro***Artigo 9.º*

1. Os Estados-membros instituirão mecanismos adequados, conjuntamente com as empresas de transporte ferroviário públicas existentes, destinados a contribuir para a redução do endividamento dessas empresas, até um nível que não entrave uma gestão financeira sã, e a realizar o saneamento da respectiva situação financeira.

2. Para o efeito, os Estados-membros poderão tomar as medidas necessárias para 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 poderão ser tidas em conta.

▼M1

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

4. No caso das empresas ferroviárias, devem ser elaboradas e publicadas as contas de ganhos e perdas e os balanços ou a relação anual do activo e do passivo relativamente à prestação de serviços ferroviários de transporte de mercadorias. Os financiamentos às actividades de prestação de serviço público de transporte de passageiros devem ser apresentados separadamente nas respectivas contas e não podem ser transferidos para actividades relacionadas com a prestação de outros serviços de transporte ou quaisquer outras actividades.

▼B**SECÇÃO V****Acesso à infra-estrutura ferroviária****▼M1***Artigo 10.º*

1. São concedidos aos agrupamentos internacionais direitos de acesso e de trânsito nos Estados-Membros em que se encontram estabelecidas as empresas de transporte ferroviário que os constituem, bem como direitos de trânsito nos outros Estados-Membros para a prestação de serviços de transporte internacionais entre os Estados-Membros em que se encontram estabelecidas as empresas que constituem os citados agrupamentos.

▼ M1

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

▼ M2

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

Além disso, o mais tardar a partir de 1 de Janeiro de 2007, é concedido às empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo artigo 2.º o direito de acesso, em condições equitativas, à infra-estrutura de todos os Estados-Membros para fins de exploração de todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

▼ M4

3-A. Até 1 de Janeiro de 2010, as empresas ferroviárias abrangidas pelo artigo 2.º passam a 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 1 de Janeiro de 2012.

Cabe à entidade ou entidades reguladoras relevantes, a que se refere o artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE, determinar se o objectivo principal do serviço é o transporte de passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes, a pedido das autoridades competentes e/ou das empresas de transportes ferroviários interessadas.

3-B. Os Estados-Membros podem limitar o direito de acesso previsto no n.º 3-A 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 comunitária em vigor. Tal limitação não pode criar restrições ao direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajecto de um serviço internacional, nomeadamente em estações situadas no mesmo Estado-Membro, salvo se o exercício desse direito comprometer o equilíbrio económico de um contrato de serviço público.

Os riscos para o equilíbrio económico são determinados pela entidade ou entidades reguladoras relevantes, a que se refere o artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE, com base numa análise económica objectiva, baseada em critérios pré-definidos, a pedido:

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

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

▼M4

as informações pertinentes. A entidade reguladora fundamenta a sua decisão e especifica o prazo e as condições em que:

- a autoridade ou as autoridades competentes,
- o gestor da infra-estrutura,
- a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público, ou
- a empresa ferroviária que solicita o acesso,

podem requerer a reapreciação da decisão.

3-C. 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 comunitário. Esta limitação pode continuar a aplicar-se durante a validade inicial do contrato ou durante quinze anos, consoante o período mais curto.

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

3-E. Os Estados-Membros adoptam as medidas necessárias para assegurar que as decisões a que se referem os n.ºs 3-B, 3-C e 3-D sejam submetidas a controlo jurisdicional.

3-F. Sem prejuízo do n.º 3-B, 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.

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

A taxa deve ser conforme com o direito comunitário 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.

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.

▼M1

4. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão deve analisar, em cada caso específico, a aplicação e execução do presente artigo e, no prazo de dois meses a contar da data de

▼ M1

recepção do pedido e após consulta do Comité referido no n.º 2 do artigo 11.ºA, decidir se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão deve comunicar a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.

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

▼ M2

5. Qualquer empresa ferroviária que efectue serviços de transporte ferroviário deve celebrar com os gestores 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 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, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança ⁽¹⁾.

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

▼ M1

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

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

▼ M4

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

Esse relatório deve referir-se:

- à aplicação da presente directiva nos Estados-Membros, em particular ao seu impacto nos Estados-Membros a que se refere o segundo parágrafo do n.º 3-A, e ao funcionamento efectivo dos diferentes organismos envolvidos,
- à evolução do mercado, nomeadamente às tendências do tráfego internacional e às actividades e quotas de mercado de todos os intervenientes no mercado, incluindo os novos participantes.

⁽¹⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva alterada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).

▼ **M4**

9. Até 31 de Dezembro de 2012, 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 dos n.ºs 3-A a 3-F.

A execução da presente directiva deve ser avaliada com base num relatório a apresentar pela Comissão dois anos após a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros.

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 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ 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.

▼ **M1***Artigo 10.ºA*

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

- a) As linhas ferroviárias indicadas nos mapas constantes do anexo I;
- b) Itinerários alternativos, sempre que se justifique, em especial em zonas congestionadas da infra-estrutura na aceção da Directiva 2001/14/CE. Sempre que estes itinerários sejam propostos, e na medida do possível, deverá ser mantido o tempo de duração da viagem;
- c) As vias de acesso a terminais que sirvam ou possam servir mais de um cliente final e outros locais e instalações, incluindo ramais de carga e descarga nesses locais e instalações;
- d) As vias de acesso aos portos constantes do anexo I, incluindo ramais de carga e descarga.

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

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

SECÇÃO V A**Acompanhamento pela Comissão***Artigo 10.ºB*

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

2. Neste contexto, a Comissão associa estreitamente aos seus trabalhos representantes dos Estados-Membros e dos sectores interessados, a

⁽¹⁾ JO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

▼M1

fim de lhes permitir acompanhar melhor o desenvolvimento do sector ferroviário e a evolução do mercado, avaliar o efeito das medidas tomadas e analisar o impacto das medidas previstas pela Comissão.

3. A Comissão deve acompanhar a utilização das redes e a evolução das condições-quadro no sector ferroviário, em especial a tarificação da utilização da infra-estrutura, a repartição da capacidade, a regulamentação e a certificação da segurança e a evolução do nível da harmonização. O sistema deve assegurar uma cooperação activa entre as entidades reguladoras competentes dos Estados-Membros.

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

- a) A evolução do mercado interno dos serviços de transporte ferroviário;
- b) As condições-quadro;

▼M2

- c) A situação da rede ferroviária europeia;

▼M1

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

▼B

SECÇÃO VI

Disposições finais**▼M1***Artigo 11.º*

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

▼M4

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

▼M1*Artigo 11.ºA*

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

▼M4

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

▼M1

- 4. O comité aprovará o seu regulamento interno.

▼B*Artigo 12.º*

As disposições da presente directiva são aplicáveis, sem prejuízo do disposto na Directiva 90/531/CEE do Conselho, de 17 de Setembro de 1990, relativa aos procedimentos de celebração de contratos de direito público nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações ⁽¹⁾.

Artigo 13.º

É revogada, com efeitos a 1 de Janeiro de 1993, a Decisão 75/327/CEE.

As remissões para a decisão revogada entendem-se como sendo feitas para a presente directiva.

▼M2**▼M1***Artigo 14.ºA*

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

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

não são obrigados a aplicar o requisito relativo à atribuição a uma entidade independente das funções determinantes para um acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura, previstas no n.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 6.º, e das funções previstas no n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 7.º, que exigem que os Estados-Membros criem entidades independentes para a execução das funções referidas nesses artigos.

2. Todavia quando:

- a) Mais de uma empresa de transporte ferroviário à qual tenha sido concedida uma licença nos termos do artigo 4.º da Directiva 95/18/CE ou, no caso da Irlanda e da Irlanda do Norte, tendo essa licença sido obtida fora do território da ilha, apresentar um pedido oficial para prestar serviços ferroviários concorrentes no interior, para ou a partir da Irlanda, da Irlanda do Norte ou da Grécia, a continuação da aplicação desta derrogação será decidida pelo procedimento consultivo previsto no n.º 2 do artigo 11.ºA; ou
- b) Uma empresa de transporte ferroviário que preste serviços de transporte ferroviário na Irlanda, na Irlanda do Norte ou na Grécia apresentar um pedido oficial para prestar serviços ferroviários no interior, para ou a partir do território de outro Estado-Membro (no caso da Irlanda, do Reino Unido em relação à Irlanda do Norte ou de ambos, num Estado-Membro fora dos seus territórios), a derrogação a que se refere o n.º 1 não é aplicável.

No prazo de um ano a contar da data de recepção da notificação da decisão a que se refere a alínea a), aprovada pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 11.ºA, ou da notificação do pedido oficial a que se refere a alínea b), o Estado ou os Estados-Membros interessados (a Irlanda, o Reino Unido, no que diz respeito à Irlanda do Norte, ou a Grécia) aplicarão a legislação necessária à execução do disposto nos artigos a que se refere o n.º 1.

⁽¹⁾ JO n.º L 297 de 29. 10. 1990, p. 1.

▼M1

3. A derrogação a que se refere o n.º 1 pode ser renovada por períodos não superiores a cinco anos. O mais tardar 12 meses antes do termo da derrogação, um Estado-Membro que dela beneficie pode requerer a renovação da derrogação à Comissão. A Comissão deve analisar o pedido e adoptar uma decisão pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 11.ºA. Esse procedimento consultivo é aplicável a qualquer decisão relativa ao pedido.

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

4. O Luxemburgo, enquanto Estado-Membro com uma rede ferroviária relativamente pequena, não é, até 31 de Agosto de 2004, obrigado a aplicar o requisito relativo à atribuição a uma entidade independente das funções determinantes para um acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura, previstas no n.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 6.º, que exige que os Estados-Membros criem entidades independentes para o desempenho das funções referidas nesse artigo.

▼B*Artigo 15.º*

Os Estados-membros tomarão, após consulta à Comissão, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 1 de Janeiro de 1993. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem estas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência por ocasião da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelo Estados-membros.

▼M4

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

▼B*Artigo 16.º*

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

▼ M1*ANEXO I***PORTOS**

BELGIË/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

▼ M3

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

▼ A1

ČESKÁ REPUBLIKA

▼ M1

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

▼ A1

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

▼ A1

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

Kopli lõunasadam

Bekkeri sadam

Kunda sadam

▼ M1

ΕΛΛΑΣ

Αλεξανδρούπολις

Ελευσίνα

Πάτρα

Πειραιάς

Θεσσαλονίκη

Βόλος

ESPAÑA

Algeciras

Almería

Barcelona

Bilbao

Cartagena-Escombreras

Gijón

Huelva

Tarragona

Valencia

Vigo

FRANCE

Bayonne

Bordeaux

Boulogne

Calais

Cherbourg

Dunkerque

Fos-Marseille

La Rochelle

Le Havre

Nantes

Port-la-Nouvelle

Rouen

Sète

St-Nazaire

IRELAND

Cork

Dublin

▼ M1

ITALIA
Ancona
Bari
Brindisi
C. Vecchia
Genova
Gioia Tauro
La Spezia
Livorno
Napoli
Piombino
Ravenna
Salerno
Savona
Taranto
Trieste
Venezia

▼ A1

KYΠΡΟΣ

LATVIJA
Rīga
Ventspils
Liepāja

LIETUVA
Klaipėda

▼ M1

LUXEMBOURG

▼ A1

MAGYARORSZÁG

MALTA

▼ M1

NEDERLAND
Amsterdam Zeehaven
Delfzijl/Eemshaven
Vlissingen
Rotterdam Zeehaven
Terneuzen

ÖSTERREICH

▼ A1

POLSKA
Szczecin
Świnoujście

▼ A1

Gdańsk

Gdynia

▼ M1

PORTUGAL

Leixões

Lisboa

Setúbal

Sines

▼ M3

ROMÂNIA

Constanța

Mangalia

Midia

Tulcea

Galați

Brăila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

▼ A1

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

▼ M1

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

▼ **M1**

Malmö

Norrköping

Oxelösund

Stockholm

Trelleborg-Ystad

Umeå

UNITED KINGDOM

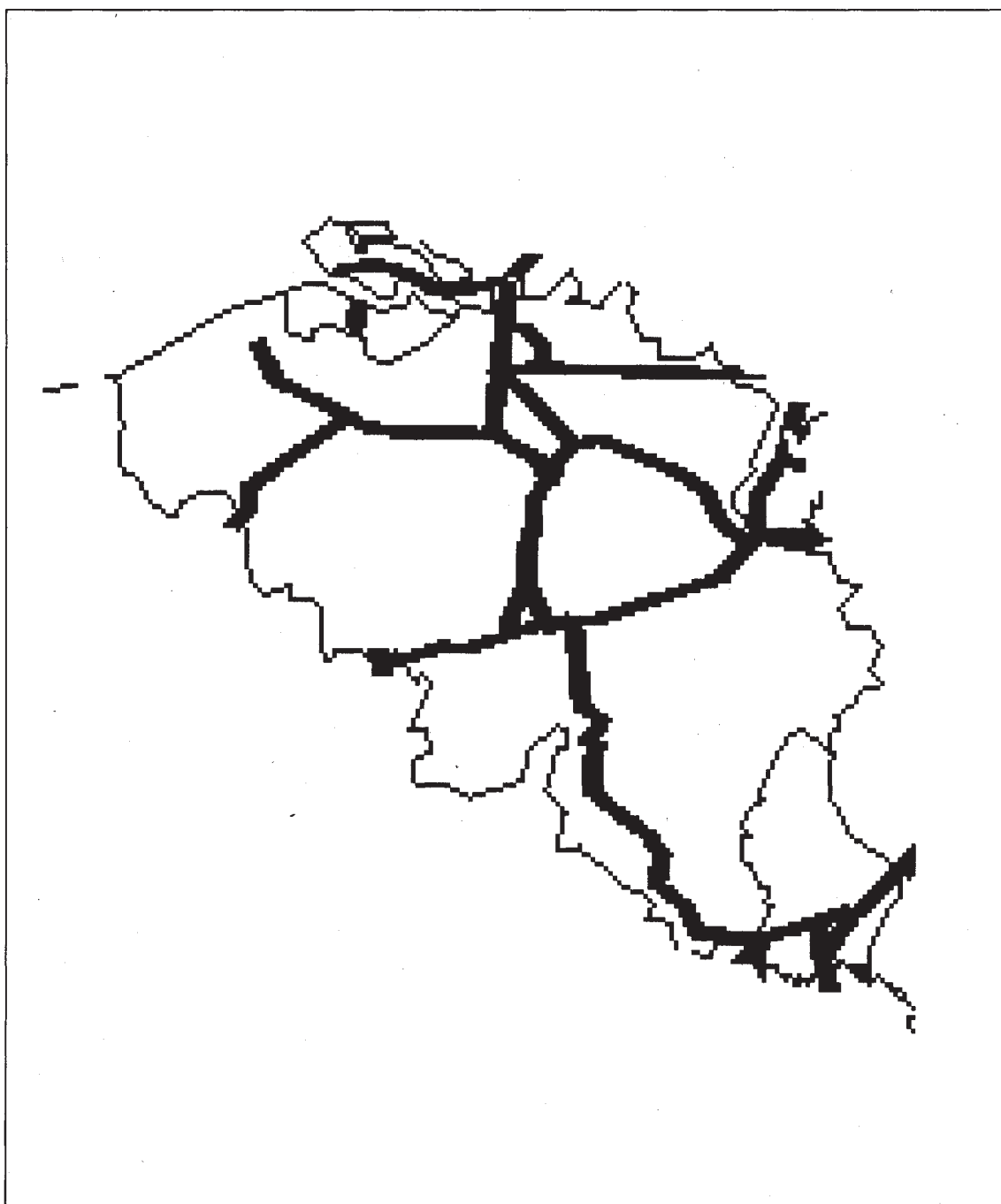
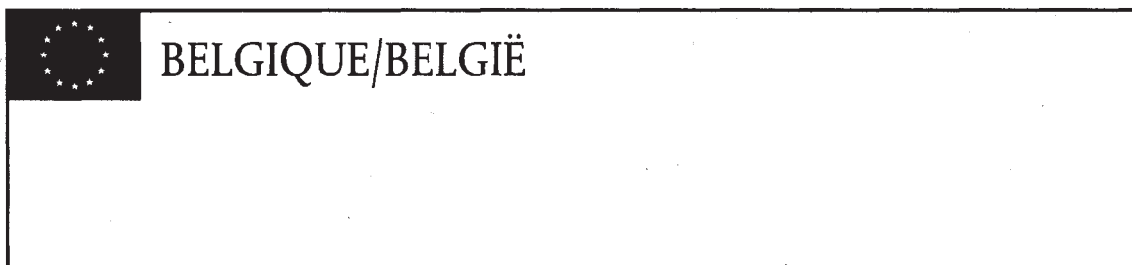
Todos os portos com ligação ao caminho-de-ferro



RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 TEGN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
 RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/ETY
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG



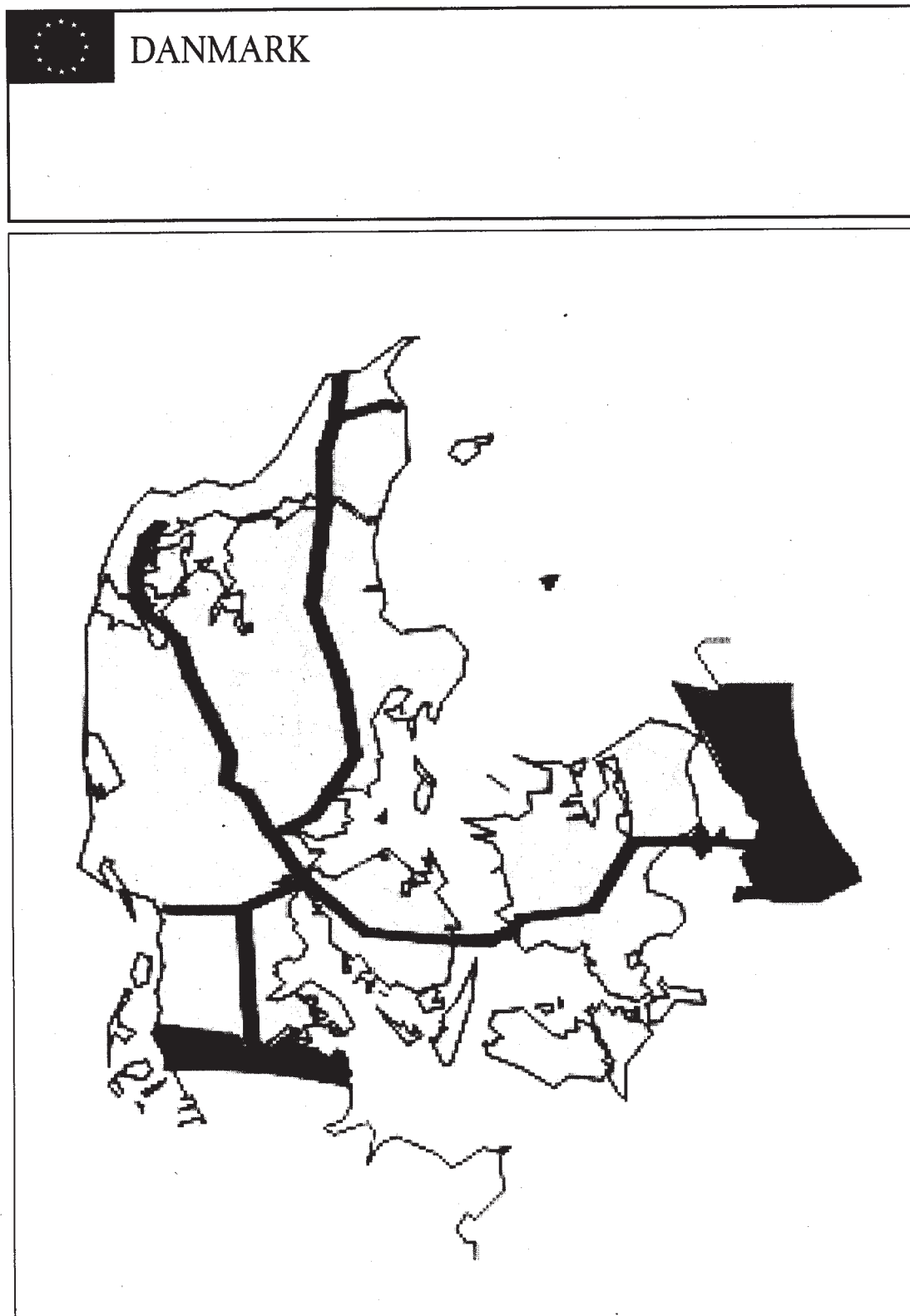
▼M1



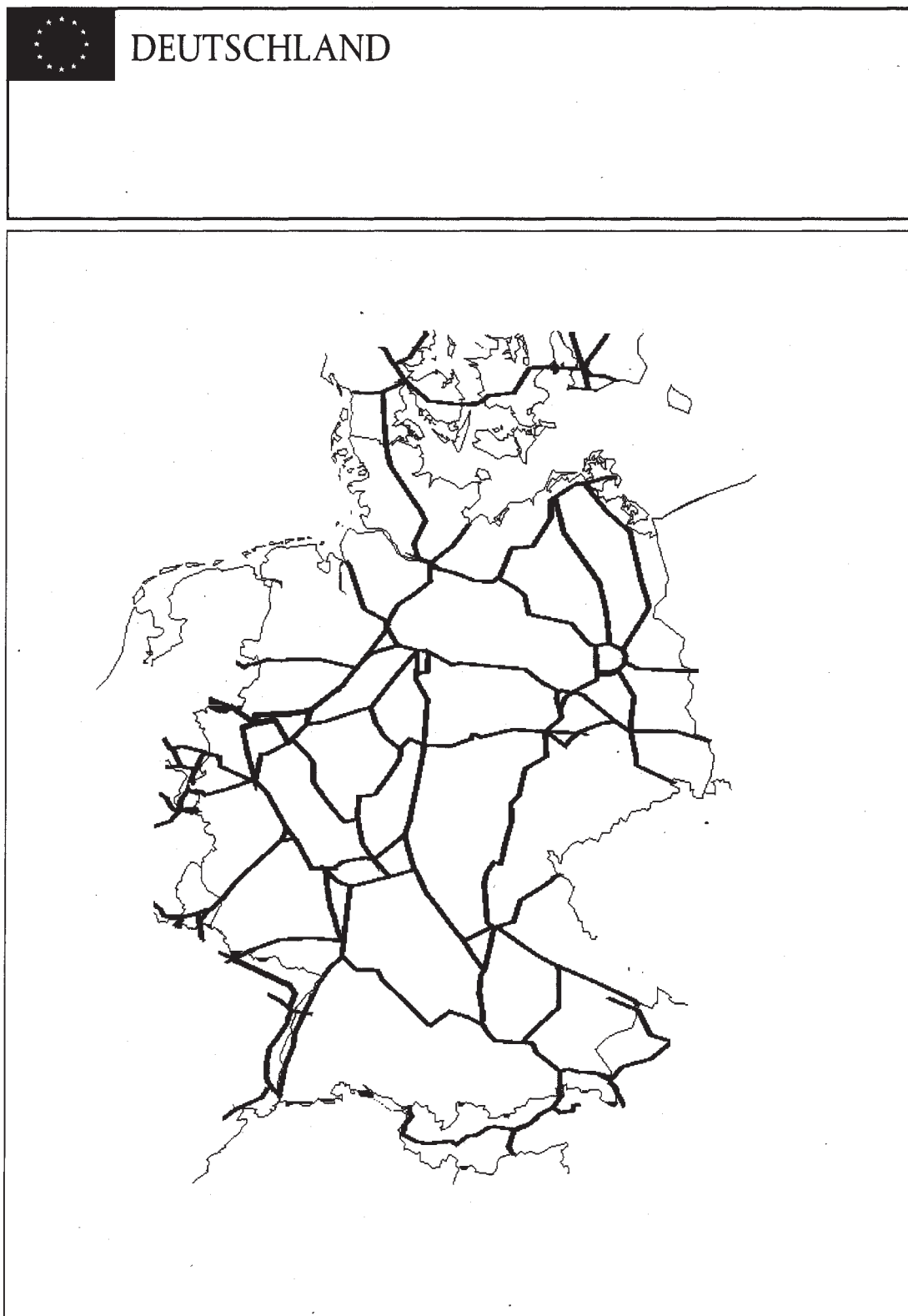
▼A1

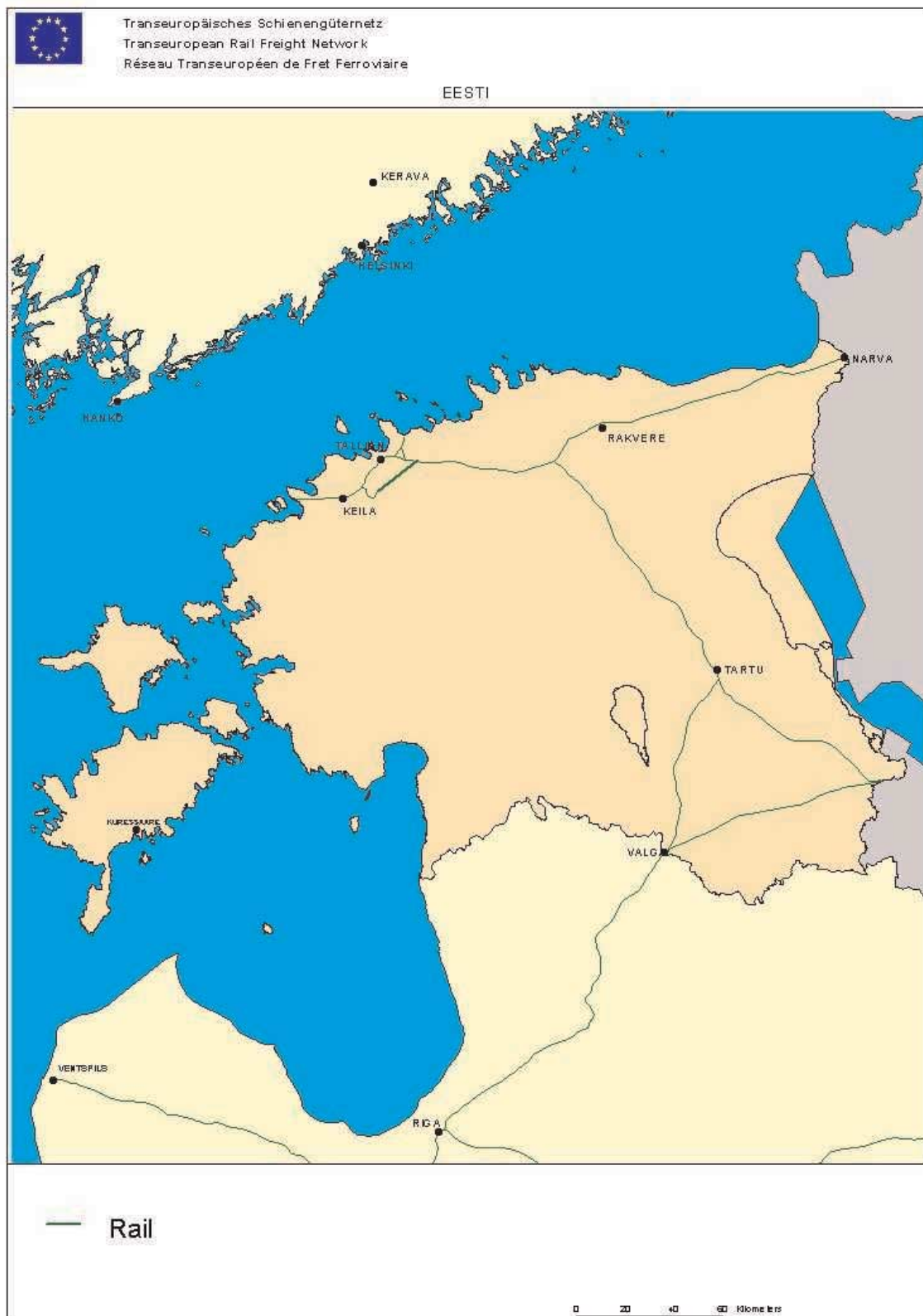


▼M1

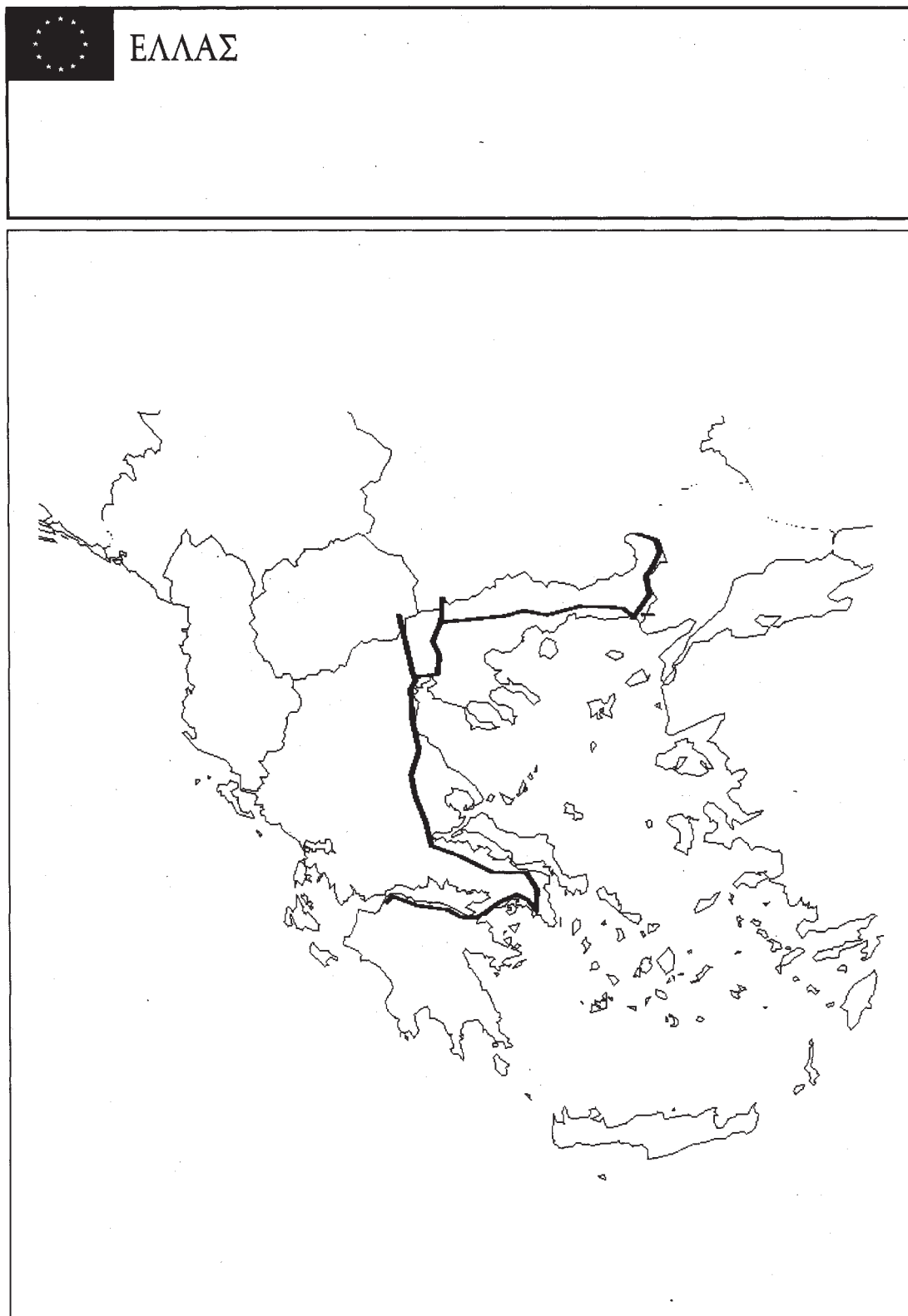


▼M1

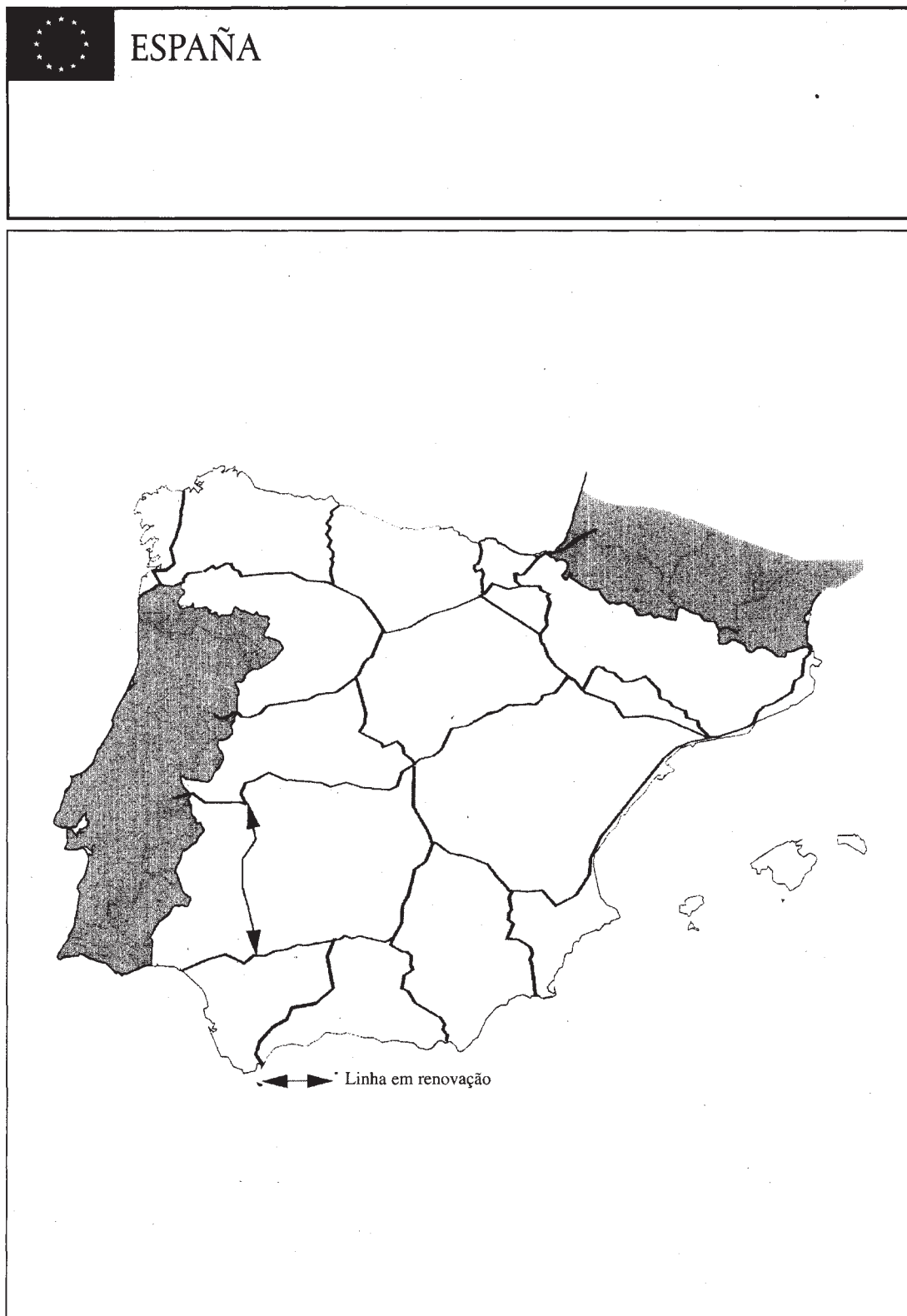


▼ A1

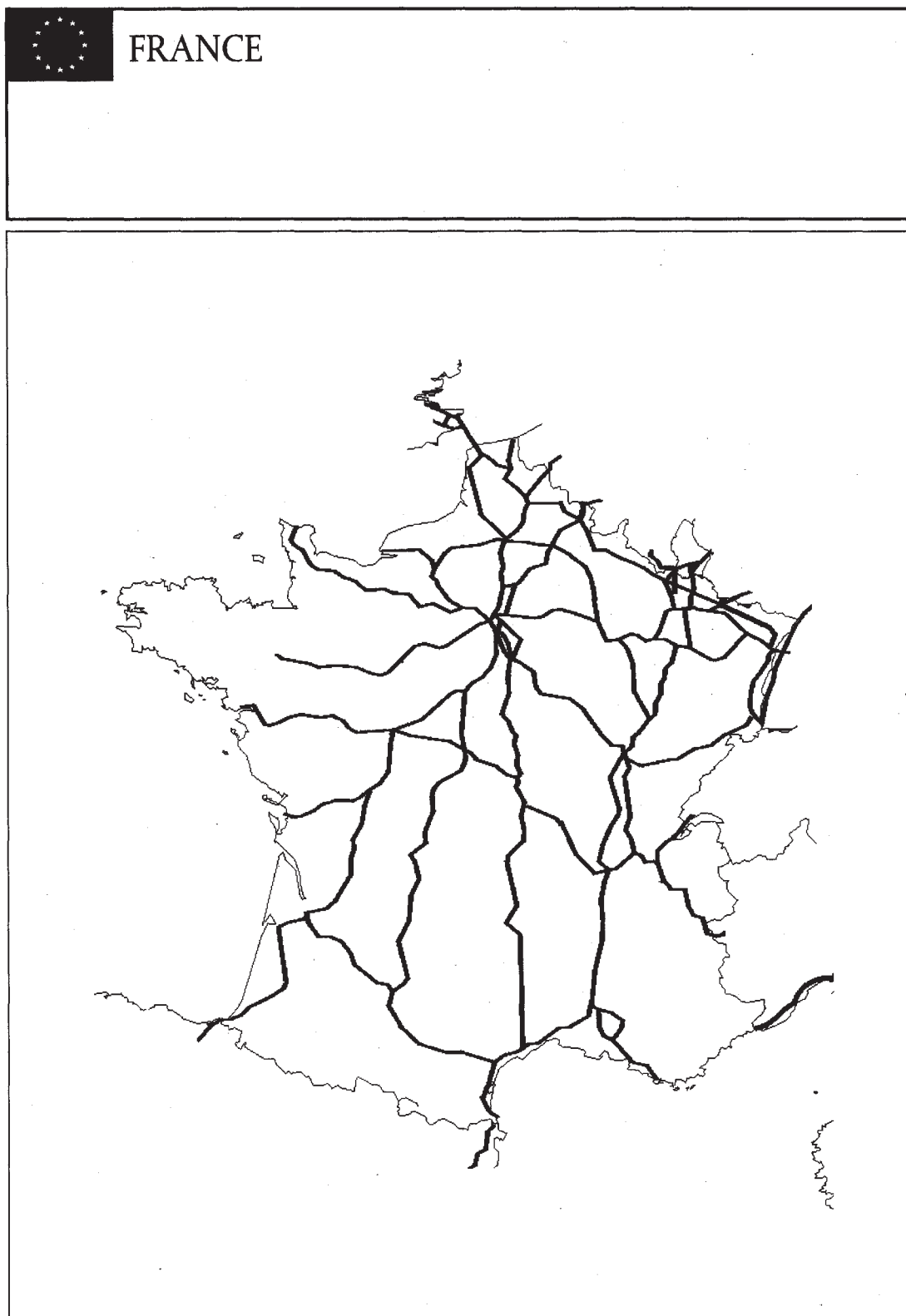
▼M1



▼M1



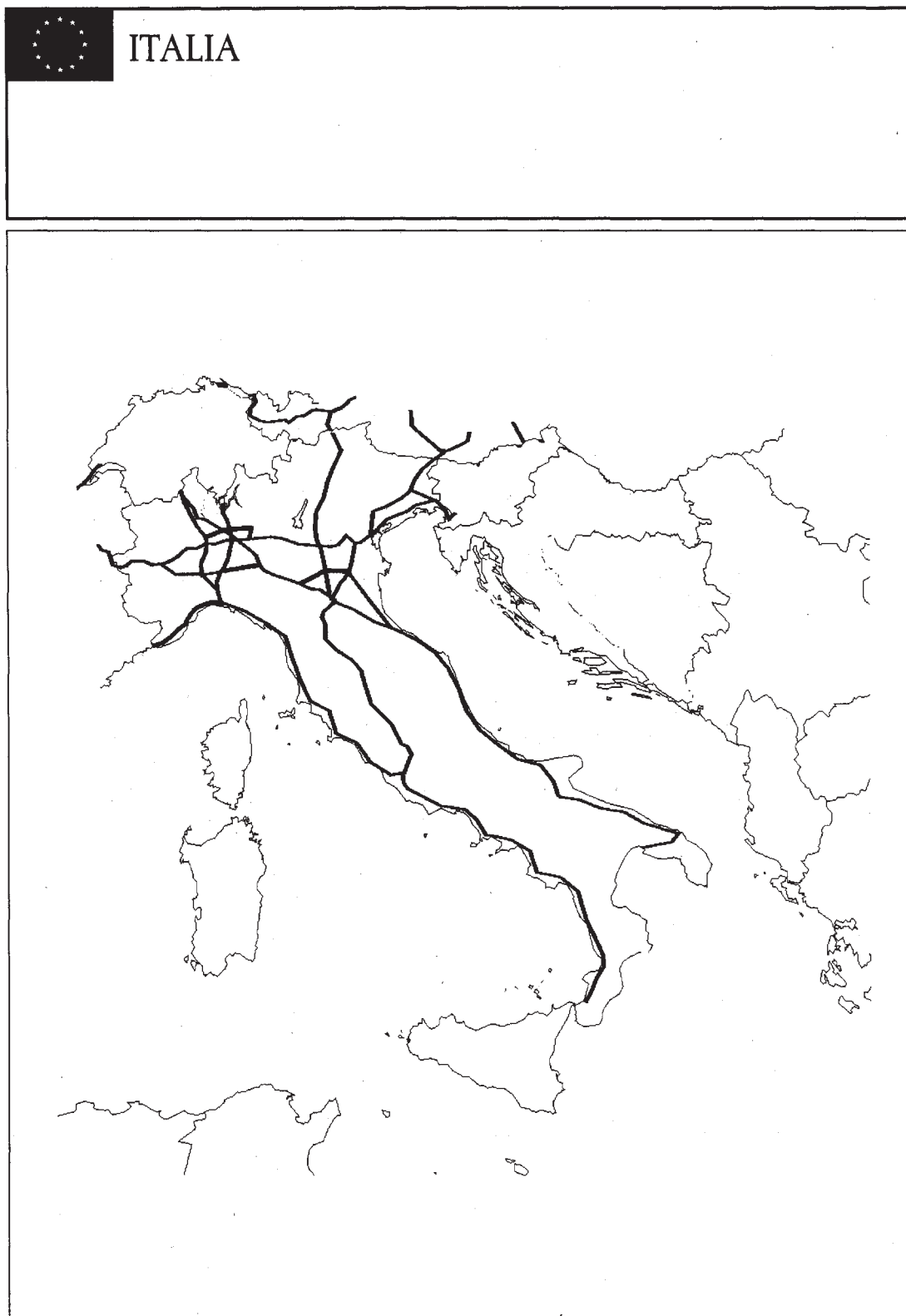
▼MI



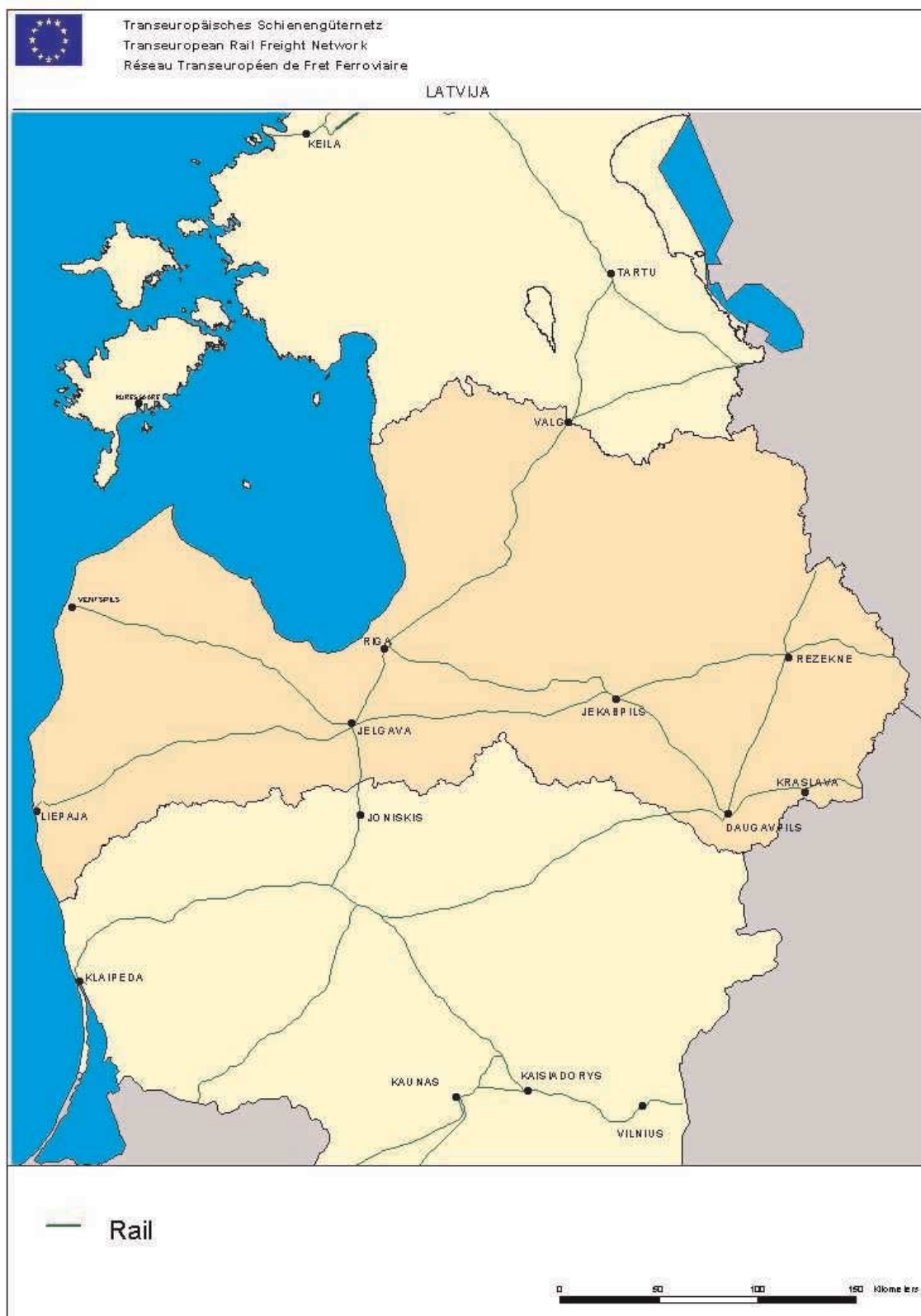
▼M1



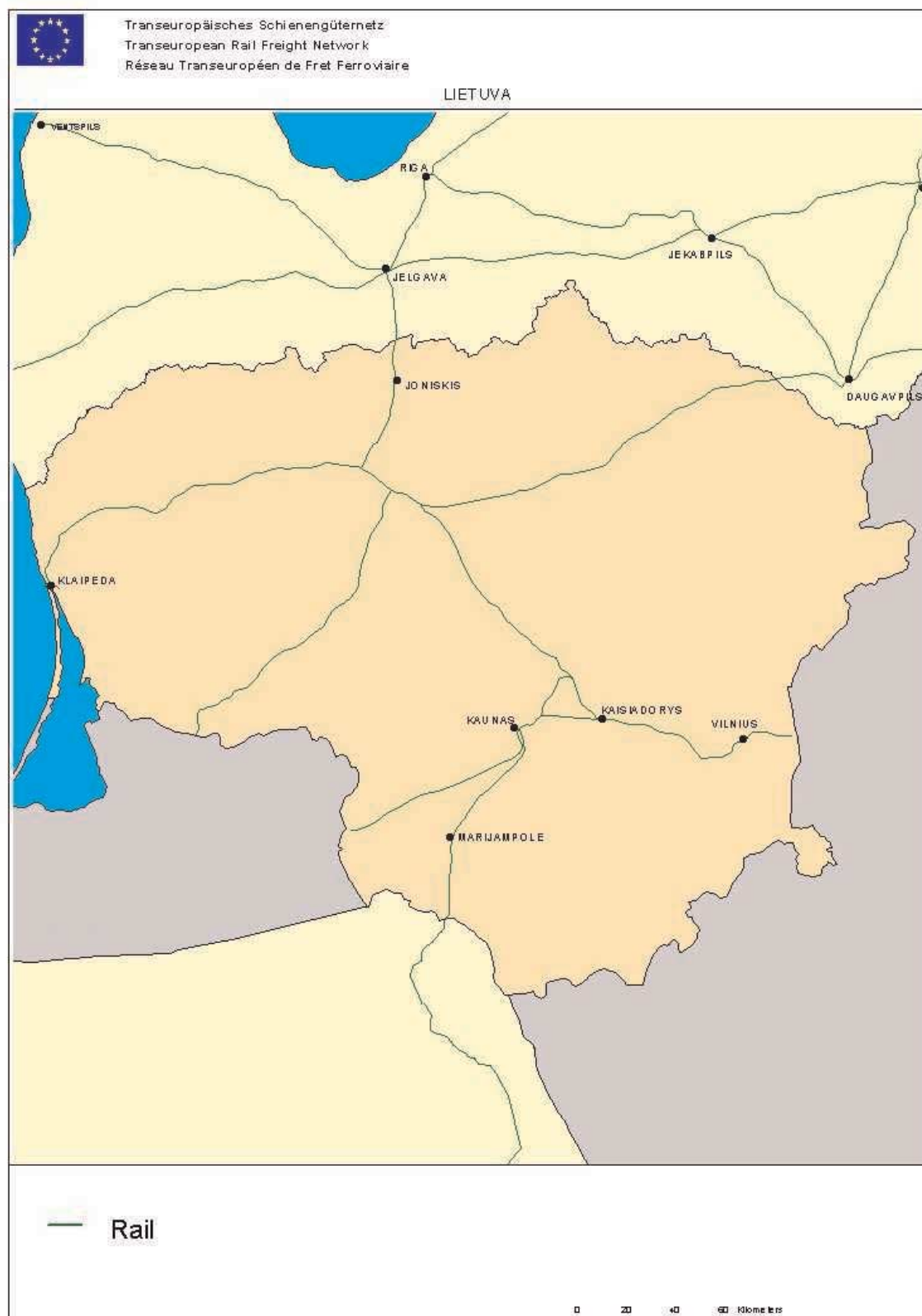
▼MI



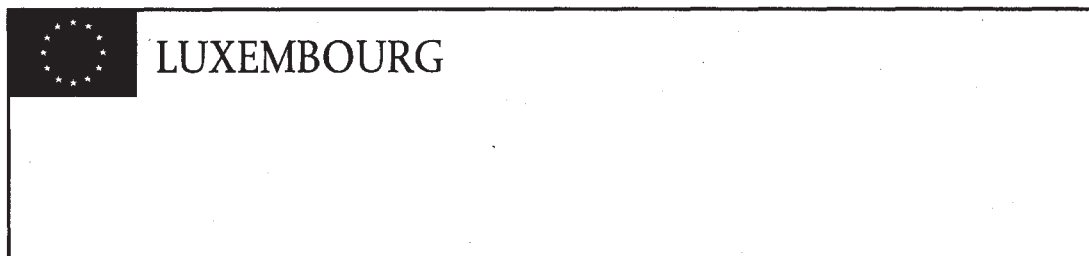
▼A1



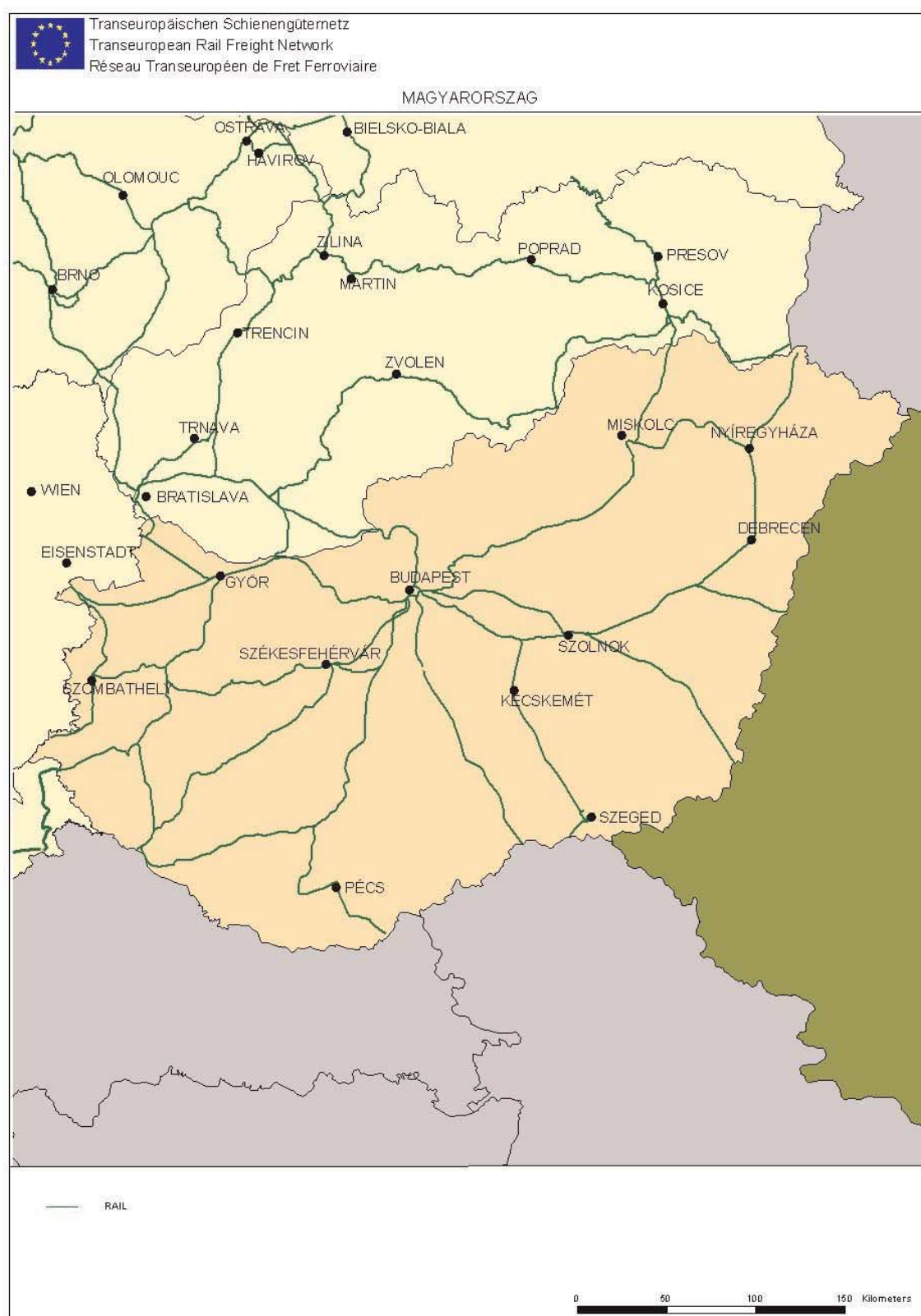
▼A1



▼M1



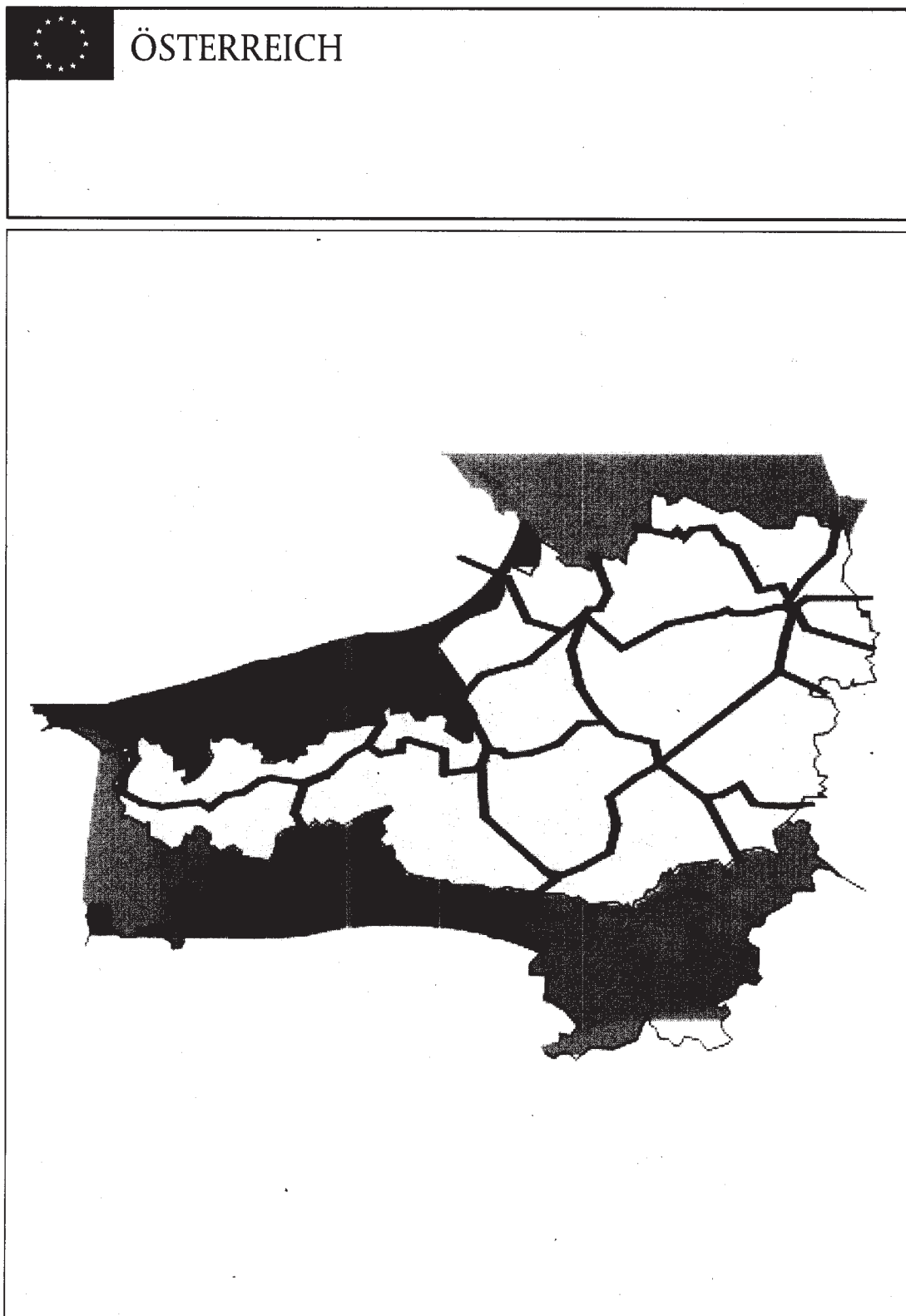
▼A1



▼M1



▼M1



▼A1

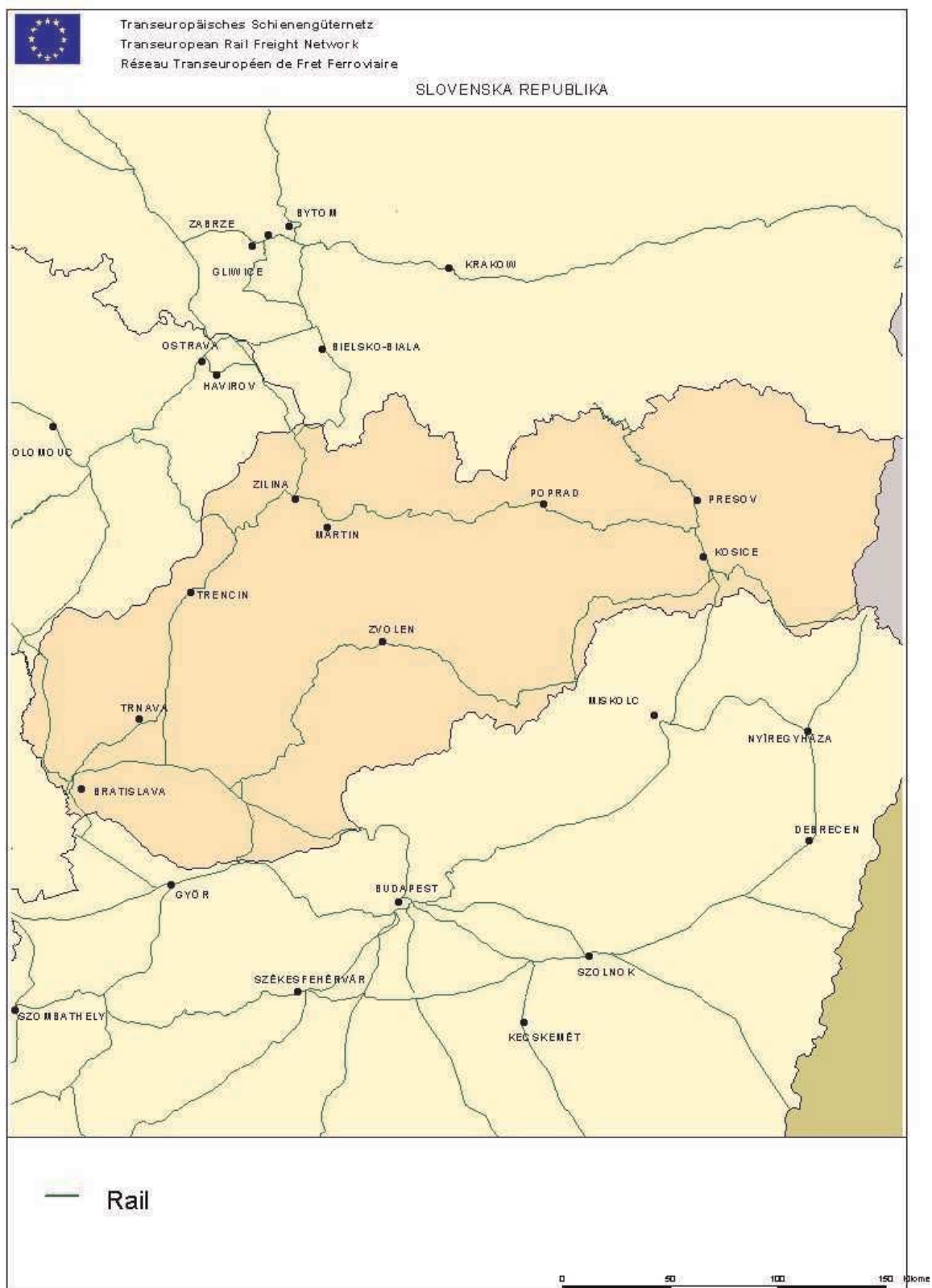


▼M1



▼ **A1**

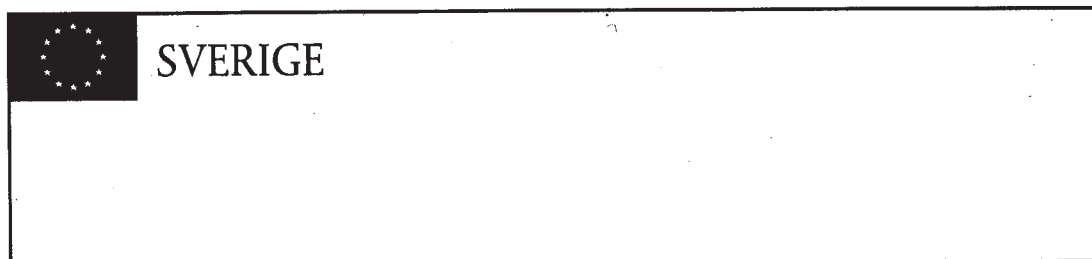
▼A1



▼ M1



▼M1



▼ M1



UNITED KINGDOM



▼M1*ANEXO II*

Lista de funções essenciais a que se refere o n.º 3 do artigo 6.º:

- preparação e processo de decisão relativo à concessão de licenças a empresas de transporte ferroviário, incluindo a concessão de licenças individuais,
- processo de decisão relativo à atribuição de canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a atribuição de canais horários individuais,
- processo de decisão relativo à tarificação da utilização da infra-estrutura,
- supervisão do cumprimento das obrigações de serviço público impostas pela prestação de determinados serviços.