

Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

► **B** REGULAMENTO (CE) N.º 1370/2007 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 23 de Outubro de 2007

relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho

(JO L 315 de 3.12.2007, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016	L 354	22	23.12.2016

▼B**REGULAMENTO (CE) N.º 1370/2007 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO****de 23 de Outubro de 2007****relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho***Artigo 1.º***Objectivo e âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento tem por objectivo definir o modo como, no respeito das regras do direito comunitário, as autoridades competentes podem intervir no domínio do transporte público de passageiros para assegurar a prestação de serviços de interesse geral que sejam, designadamente, mais numerosos, mais seguros, de melhor qualidade e mais baratos do que aqueles que seria possível prestar apenas com base nas leis do mercado.

Para este fim, o presente regulamento define as condições em que as autoridades competentes, ao imporem obrigações de serviço público ou ao celebrarem contratos relativos a obrigações de serviço público, compensam os operadores de serviços públicos pelos custos incorridos e/ou concedem direitos exclusivos em contrapartida da execução de obrigações de serviço público.

2. O presente regulamento é aplicável à exploração nacional e internacional de serviços públicos de transporte de passageiros por caminho-de-ferro propriamente dito e outros sistemas guiados e por estrada, com excepção dos serviços explorados essencialmente por razões históricas ou de interesse turístico. Os Estados-Membros podem aplicar o presente regulamento ao transporte público de passageiros por via navegável interior e, sem prejuízo do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-membros (cabotagem marítima)⁽¹⁾, por via marítima nacional.

▼M1

Sob reserva de um acordo entre as autoridades competentes dos Estados-Membros em cujo território os serviços são prestados, as obrigações de serviço público podem incluir serviços de transporte público transfronteiriços, nomeadamente os que satisfaçam as necessidades de transporte locais e regionais.

▼B

3. O presente regulamento não é aplicável às concessões de obras públicas na acepção da alínea a) do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 2004/17/CE, ou do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 2004/18/CE.

*Artigo 2.º***Definições**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Transporte público de passageiros», os serviços de transporte de passageiros de interesse económico geral prestados ao público numa base não discriminatória e regular;

⁽¹⁾ JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

▼B

- b) «Autoridade competente», qualquer autoridade pública, ou agrupamento de autoridades públicas, de um ou mais Estados-Membros com poder para intervir no transporte público de passageiros numa determinada zona geográfica, ou qualquer organismo investido dessas competências;
- c) «Autoridade competente a nível local», qualquer autoridade competente cuja zona de competência geográfica não seja nacional;
- d) «Operador de serviço público», qualquer empresa pública ou privada ou agrupamento de empresas públicas ou privadas que prestem serviços públicos de transporte de passageiros ou qualquer organismo público que preste serviços públicos de transporte de passageiros;
- e) «Obrigação de serviço público», a imposição definida ou determinada por uma autoridade competente com vista a assegurar serviços públicos de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições sem contrapartidas;
- f) «Direito exclusivo», um direito que autoriza um operador de serviço público a explorar determinados serviços de transporte público de passageiros numa linha, rede ou zona específica, com exclusão de outros operadores de serviços públicos;
- g) «Compensação por serviço público», qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida directa ou indirectamente por uma autoridade competente através de recursos públicos durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou ligada a esse período;
- h) «Adjudicação por ajuste directo», a adjudicação de um contrato de serviço público a um determinado operador de serviços públicos sem qualquer processo prévio de concurso;
- i) «Contrato de serviço público», um ou vários actos juridicamente vinculativos que estabeleçam o acordo entre uma autoridade competente e um operador de serviço público para confiar a este último a gestão e a exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros sujeitos às obrigações de serviço público. Nos termos da legislação dos Estados-Membros, o contrato pode consistir igualmente numa decisão aprovada pela autoridade competente:
- sob a forma de um acto individual de tipo legislativo ou regulamentar, ou
 - que inclua as condições em que a autoridade competente presta ela própria os serviços ou confia a sua prestação a um operador interno;
- j) «Operador interno», uma entidade juridicamente distinta, sobre a qual a autoridade competente a nível local ou, em caso de agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente a nível local, exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços;
- k) «Valor», o valor de um serviço, linha, contrato de serviço público ou regime de compensação para o transporte público de passageiros, correspondente à remuneração total, sem IVA, do operador ou operadores de serviço público, incluindo as compensações, qualquer que seja a sua natureza, concedidas pelas autoridades públicas e as receitas provenientes da venda de títulos de transporte que não sejam transferidas para a autoridade competente em causa;

▼B

- l) «Regra geral», a medida que é aplicável sem discriminação a todos os serviços de transporte público de passageiros de um mesmo tipo numa determinada zona geográfica da responsabilidade de uma autoridade competente;
- m) «Serviço público integrado de transporte de passageiros», um serviço de transportes interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com um serviço de informações, sistema de bilhética e horário únicos;

▼M1

- a-A) «Serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros», o transporte público ferroviário de passageiros, excluindo o transporte de passageiros por outros sistemas guiados, como os metropolitanos ou os metropolitanos ligeiros de superfície.

*Artigo 2.º-A***Especificação das obrigações de serviço público**

1. A autoridade competente estabelece as especificações das obrigações de serviço público para a prestação de serviços públicos de transporte de passageiros e o âmbito da sua aplicação, em conformidade com o artigo 2.º, alínea e). Essas especificações podem incluir a possibilidade de agrupar os serviços prestados a preços que permitem cobrir os custos e os serviços prestados a preços que não permitem cobrir os custos.

Ao estabelecer essas especificações e o âmbito da sua aplicação, a autoridade competente deve respeitar devidamente o princípio da proporcionalidade, em conformidade com o direito da União.

As especificações devem ser coerentes com os objetivos estratégicos enunciados nos documentos sobre a política de transportes públicos nos Estados-Membros.

O conteúdo e o formato dos documentos sobre a política de transportes públicos e os procedimentos para a consulta das partes interessadas relevantes são determinados em conformidade com o direito nacional.

2. As especificações das obrigações de serviço público e a correspondente compensação do efeito financeiro líquido dessas obrigações devem:

- a) Realizar os objetivos da política de transportes públicos com uma boa relação custo-eficácia; e
- b) Sustentar financeiramente a prestação do transporte público de passageiros em conformidade com os requisitos previstos na política de transportes públicos a longo prazo.

▼B*Artigo 3.º***Contratos de serviço público e regras gerais**

1. Quando uma autoridade competente decida conceder ao operador da sua escolha um direito exclusivo e/ou uma compensação, qualquer que seja a sua natureza, em contrapartida da execução de obrigações de serviço público, deve fazê-lo no âmbito de um contrato de serviço público.

2. Em derrogação do n.º 1, as obrigações de serviço público destinadas a estabelecer tarifas máximas para o conjunto dos passageiros ou para determinadas categorias de passageiros podem também ser objecto de regras gerais. A autoridade competente compensa os operadores de serviços públicos, de acordo com os princípios definidos nos artigos 4.º e 6.º e no anexo, do efeito financeiro líquido, positivo ou negativo,

▼B

sobre os custos e as receitas decorrentes do cumprimento das obrigações tarifárias estabelecidas mediante regras gerais por forma a evitar sobrecompensações. Esta disposição não prejudica o direito de as autoridades competentes incluírem obrigações de serviço público que estabeleçam tarifas máximas em contratos de serviço público.

3. Sem prejuízo dos artigos 73.º, 86.º, 87.º e 88.º do Tratado, os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação do presente regulamento as regras gerais sobre a compensação financeira pelas obrigações de serviço público que fixem tarifas máximas para estudantes, formandos e pessoas com mobilidade reduzida. Tais regras gerais devem ser notificadas nos termos do artigo 88.º do Tratado. Essas notificações devem conter informações completas sobre as medidas em causa e, em particular, dados pormenorizados sobre o método de cálculo.

*Artigo 4.º***Conteúdo obrigatório dos contratos de serviço público e das regras gerais**

1. Os contratos de serviço público e as regras gerais devem:

▼M1

- a) Estabelecer claramente as obrigações de serviço público, definidas no presente regulamento e especificadas nos termos do artigo 2.º-A, que os operadores de serviço público devem cumprir, e as zonas geográficas abrangidas;
- b) Estabelecer antecipadamente, e de modo objetivo e transparente:
 - i) os parâmetros com base nos quais a compensação deve ser calculada, se for caso disso, e
 - ii) a natureza e a extensão dos direitos exclusivos concedidos, por forma a evitar sobrecompensações.

No caso de contratos de serviço público não adjudicados nos termos do artigo 5.º, n.º 1, n.º 3 ou n.º 3-B, esses parâmetros são determinados de modo a que nenhuma compensação possa exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas com elas relacionadas conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável;

▼B

- c) Estabelecer as modalidades de repartição dos custos ligados à prestação dos serviços. Esses custos podem incluir, designadamente, os custos de pessoal, de energia, os encargos com as infra-estruturas, os custos de manutenção e reparação dos veículos de transporte público, do material circulante e das instalações necessárias à exploração dos serviços de transporte, os custos fixos e uma remuneração adequada dos capitais próprios.

2. Os contratos de serviço público e as regras gerais definem as modalidades de repartição das receitas ligadas à venda de títulos de transporte que podem ser conservadas pelos operadores de serviço público, transferidas para as autoridades competentes ou partilhadas entre ambos.

▼B

3. A duração dos contratos de serviço público é limitada e não pode ser superior a dez anos para os serviços de autocarro, e a quinze anos para os serviços de transporte de passageiros por caminho-de-ferro propriamente dito ou por outros sistemas guiados. A duração dos contratos de serviço público que abrangem vários modos de transporte é limitada a quinze anos se os transportes por caminho-de-ferro propriamente dito ou por outros sistemas guiados representarem mais de 50 % do valor dos serviços em questão.

4. Se necessário, tendo em conta as condições de amortização dos activos, a duração dos contratos de serviço público pode, no máximo, ser prorrogada por metade da sua duração original se os operadores de serviço público fornecerem activos que sejam significativos face ao conjunto dos activos necessários à realização dos serviços de transporte de passageiros objecto do contrato de serviço público e que estejam predominantemente ligados aos serviços de transporte que são objecto do contrato.

Se os custos decorrentes de uma situação geográfica específica o justificarem, a duração dos contratos de serviço público especificados no n.º 3 nas regiões ultraperiféricas pode, no máximo, ser prorrogada por metade da sua duração original.

Se a amortização do capital em relação ao investimento excepcional em infra-estruturas, em material circulante ou em veículos o justificar, e se os contratos de serviço público forem adjudicados na sequência de concursos, os contratos de serviço público podem ter uma duração superior. A fim de assegurar a transparência nestes casos, a autoridade competente transmite à Comissão, no prazo de um ano após a celebração do contrato, o contrato de serviço público e os elementos que justificam o aumento da sua duração.

▼M1

4-A. No âmbito da execução dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público cumprem as obrigações aplicáveis no domínio da legislação social e laboral previstas no direito da União, no direito nacional ou em acordos coletivos.

4-B. A Diretiva 2001/23/CE é aplicável a uma mudança de operador de serviço público, caso essa mudança constitua uma transferência de empresa na aceção dessa diretiva.

▼B

5. Sem prejuízo do direito nacional e comunitário, incluindo os acordos colectivos celebrados entre os parceiros sociais, as autoridades competentes podem exigir aos operadores seleccionados que proporcionem ao pessoal previamente contratado para a prestação dos serviços os direitos que teriam sido concedidos a esse pessoal caso tivesse sido efectuada uma transferência na aceção da Directiva 2001/23/CE. Sempre que as autoridades competentes exijam dos operadores de serviço público o cumprimento de determinados padrões sociais, os documentos relativos aos concursos e os contratos de serviço público devem incluir uma lista dos membros do pessoal em causa e fornecer informações transparentes relativas aos seus direitos contratuais e às condições nas quais os trabalhadores são considerados vinculados aos serviços.

▼M1

6. Caso as autoridades competentes, nos termos do direito nacional, exijam que os operadores de serviço público cumpram determinados padrões de qualidade e sociais, ou estabeleçam critérios sociais e de qualidade, esses padrões e esses critérios são incorporados nos documentos relativos aos concursos e nos contratos de serviço público. Ao

▼ M1

mesmo tempo que cumprem a Diretiva 2001/23/CE, esses documentos e esses contratos de serviço público incluem também, se for caso disso, informações sobre os direitos e as obrigações relacionados com a transferência do pessoal contratado pelo operador anterior.

▼ B

7. Os documentos relativos aos concursos e os contratos de serviço público devem ser transparentes quanto à possibilidade ou impossibilidade de subcontratação e, caso esta seja possível, quanto à sua extensão. Em caso de subcontratação, o operador encarregado da gestão e da prestação de serviços públicos de transporte de passageiros, de acordo com o presente regulamento, é obrigado a prestar ele próprio uma parte substancial dos serviços públicos de transporte. Um contrato de serviço público que abranja simultaneamente a concepção, o estabelecimento e a exploração de serviços públicos de transporte de passageiros pode autorizar a subcontratação total para efeitos da exploração daqueles serviços. Os contratos de serviço público devem determinar, de acordo com o direito nacional e comunitário, as condições aplicáveis à subcontratação.

▼ M1

8. Os contratos de serviço público exigem que os operadores facultem às autoridades competentes as informações essenciais para a sua adjudicação, garantindo simultaneamente a legítima proteção das informações comerciais confidenciais. As autoridades competentes facultam a todas as partes interessadas as informações pertinentes para a preparação de propostas a apresentar em concursos, garantindo simultaneamente a legítima proteção das informações comerciais confidenciais. Essas informações dizem respeito, nomeadamente, à procura dos passageiros, às tarifas, aos custos e às receitas relativos ao transporte público de passageiros a que o concurso se refere, e devem incluir elementos das especificações da infraestrutura relevantes para a exploração dos veículos ou do material circulante necessários para permitir que as partes interessadas elaborem programas de atividade bem fundamentados. Os gestores da infraestrutura ferroviária apoiam as autoridades competentes no fornecimento de todas as especificações relevantes da infraestrutura. O incumprimento do acima disposto é objeto das vias de recurso previstas no artigo 5.º, n.º 7.

▼ B*Artigo 5.º***Adjudicação de contratos de serviço público**

1. Os contratos de serviço público devem ser adjudicados de acordo com as regras estabelecidas no presente regulamento. No entanto, os contratos de serviços ou os contratos públicos de serviços, tal como definidos nas Directivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, para o transporte público de passageiros por autocarro ou eléctrico, devem ser adjudicados nos termos dessas directivas na medida em que tais contratos não assumam a forma de contratos de concessão de serviços, tal como definidos nessas directivas. Sempre que os contratos devam ser adjudicados nos termos das Directivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, não se aplica o disposto nos n.ºs 2 a 6 do presente artigo.

▼ M1

2. Salvo se o direito nacional o proibir, as autoridades competentes a nível local, quer se trate de uma autoridade singular ou de um agrupamento de autoridades prestadoras de serviços públicos integrados de transporte de passageiros, podem decidir prestar elas próprias serviços públicos de transporte de passageiros ou adjudicar contratos de serviço

▼ M1

público por ajuste direto a uma entidade juridicamente distinta sobre a qual a autoridade competente a nível local ou, caso se trate de um agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente a nível local, exerçam um controlo análogo ao que exercem sobre os seus próprios serviços.

No caso de serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros, o agrupamento de autoridades referido no primeiro parágrafo pode ser composto apenas por autoridades competentes a nível local cuja zona de competência geográfica não seja nacional. O serviço público de transporte de passageiros ou o contrato de serviço público a que se refere o primeiro parágrafo só podem abranger as necessidades de transporte de aglomerações urbanas ou de zonas rurais, ou de ambas.

Caso uma autoridade competente a nível local tome essa decisão, aplicam-se as seguintes disposições:

▼ B

- a) Para o efeito de determinar se a autoridade competente a nível local exerce tal controlo, devem ser considerados factores como o nível de presença nos órgãos de administração, direcção ou supervisão, as respectivas disposições estatutárias, a propriedade, a influência e o controlo efectivos sobre as decisões estratégicas e as decisões individuais de gestão. De acordo com o direito comunitário, a titularidade de 100 % do capital pela autoridade pública competente, designadamente no caso das parcerias público-privadas, não é um requisito obrigatório para determinar a existência de controlo na acepção do presente número, desde que se verifique uma influência pública dominante e o controlo possa ser determinado com base em outros critérios;
- b) É condição de aplicação do presente número que o operador interno e qualquer entidade sobre a qual este operador exerça uma influência, ainda que mínima, exerçam integralmente as suas actividades de transporte público de passageiros no interior do território da autoridade competente a nível local, mesmo que existam linhas secundárias ou outros elementos acessórios dessa actividade que entrem no território de autoridades competentes a nível local vizinhas, e não participem em concursos organizados fora do território da autoridade competente a nível local;
- c) Não obstante o disposto na alínea b), um operador interno pode participar em concursos a partir de dois anos antes do termo do contrato de serviço público que lhe tenha sido adjudicado por ajuste directo na condição de ter sido tomada a decisão de submeter a concurso os serviços públicos de transporte de passageiros abrangidos pelo contrato com o operador interno e de este não ter celebrado outros contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo;
- d) Na ausência de uma autoridade competente a nível local, as alíneas a), b) e c) aplicam-se a uma autoridade nacional quando se trate de uma zona geográfica que não seja nacional, desde que o operador interno não participe em concursos para a prestação de serviços públicos de transporte de passageiros organizados fora da zona para a qual o contrato de serviço público tiver sido adjudicado;
- e) Em caso de subcontratação ao abrigo do n.º 7 do artigo 4.º, o operador interno é obrigado a prestar ele próprio a maior parte do serviço público de transporte de passageiros.

▼ M1

3. As autoridades competentes que recorram a terceiros que não sejam operadores internos devem adjudicar os contratos de serviço público por concurso, exceto nos casos previstos nos n.ºs 3-A, 4, 4-A, 4-B, 5 e 6. O concurso deve ser aberto a todos os operadores, deve ser

▼ M1

imparcial e deve respeitar os princípios de transparência e de não discriminação. Após a apresentação das propostas e a pré-seleção, o concurso pode envolver negociações conformes com esses princípios, a fim de determinar a melhor forma de dar resposta à especificidade ou à complexidade dos requisitos.

3-A. Salvo se o direito nacional o proibir, no que se refere aos contratos de serviço público para a prestação serviços de transporte ferroviário de passageiros adjudicados por concurso, a autoridade competente pode decidir adjudicar temporariamente novos contratos por ajuste direto se considerar que existem circunstâncias excecionais que justificam o ajuste direto. Essas circunstâncias excecionais incluem as situações em que:

- a autoridade competente ou outras autoridades competentes já tenham lançado um número de concursos que possa afetar a quantidade e a qualidade das propostas suscetíveis de ser apresentadas se o contrato for adjudicado por concurso, ou
- sejam necessárias alterações do âmbito de um ou de vários contratos de serviço público para otimizar a prestação de serviços públicos.

A autoridade competente emite uma decisão fundamentada e informa sem demora indevida do facto a Comissão.

A duração dos contratos adjudicados nos termos do presente número é proporcionada em relação às circunstâncias excecionais em causa, e não pode exceder cinco anos.

A autoridade competente publica esses contratos. Aquando da publicação, a autoridade competente tem em conta a legítima proteção das informações comerciais confidenciais e dos interesses comerciais.

Qualquer contrato posterior que diga respeito às mesmas obrigações de serviço público não pode ser adjudicado nos termos desta disposição.

3-B. Em aplicação do n.º 3, as autoridades competentes podem decidir aplicar o seguinte procedimento:

As autoridades competentes podem tornar pública a sua intenção de adjudicar um contrato de serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros através da publicação de um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Esse aviso deve conter uma descrição pormenorizada dos serviços que são objeto do contrato a adjudicar, e indicar o tipo e a duração do contrato.

Os operadores podem manifestar o seu interesse num prazo fixado pela autoridade competente, que não pode ser inferior a 60 dias a contar da publicação do aviso.

Se, após o termo desse prazo:

- a) Apenas um operador tiver manifestado o seu interesse em participar no procedimento de adjudicação do contrato de serviço público;
- b) Esse operador tiver comprovado devidamente que será efetivamente capaz de prestar o serviço de transporte cumprindo as obrigações estabelecidas no contrato de serviço público;

▼ M1

c) A falta de concorrência não resultar de uma restrição artificial dos parâmetros do contrato; e

d) Não existirem alternativas razoáveis,

as autoridades competentes podem encetar negociações com esse operador para a adjudicação do contrato sem publicarem um novo aviso de concurso.

4. Salvo se o direito nacional o proibir, a autoridade competente pode decidir adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público:

a) Cujo valor anual médio seja estimado em menos de 1 000 000 EUR ou, no caso de um contrato de serviço público que inclua serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros, em menos de 7 500 000 EUR; ou

b) Que tenham por objeto a prestação anual de menos de 300 000 km de serviços públicos de transporte de passageiros ou, no caso de um contrato de serviço público que inclua serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros, de menos de 500 000 km.

No caso de um contrato de serviço público adjudicado por ajuste direto a uma pequena ou média empresa que não explore mais de 23 veículos rodoviários, estes limites podem ser aumentados para um valor anual médio estimado em menos de 2 000 000 EUR ou para uma prestação anual de menos de 600 000 km de serviços públicos de transporte de passageiros.

4-A. Salvo se o direito nacional o proibir, a autoridade competente pode decidir adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público para a prestação de serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros:

a) Se considerar que a adjudicação por ajuste direto se justifica pelas características estruturais e geográficas pertinentes do mercado e da rede em causa, em especial a dimensão, as características da procura, a complexidade da rede, o isolamento técnico e geográfico e os serviços abrangidos pelo contrato; e

b) Se desse contrato resultar a melhoria da qualidade dos serviços ou da relação custo-eficácia, ou de ambos, em comparação com o contrato de serviço público anteriormente adjudicado.

Nesse caso, a autoridade competente publica uma decisão fundamentada e informa do facto a Comissão no prazo de um mês a contar da data da sua publicação. A autoridade competente pode proceder à adjudicação do contrato.

Considera-se que os Estados-Membros em que, em 24 de dezembro de 2017, o volume anual máximo seja inferior a 23 milhões de quilómetros-comboio e em que apenas existam uma autoridade competente a nível nacional e um contrato de serviço público para toda a rede, preencham as condições estabelecidas na alínea a). Caso uma autoridade competente de um desses Estados-Membros decida adjudicar um contrato de serviço público por ajuste direto, o Estado-Membro em causa informa do facto a Comissão. O Reino Unido pode decidir aplicar o presente parágrafo à Irlanda do Norte.

▼ M1

Caso a autoridade competente decida adjudicar um contrato de serviço público por ajuste direto, estabelece requisitos de desempenho mensuráveis, transparentes e verificáveis. Esses requisitos são incluídos no contrato.

Os requisitos de desempenho incluem, em especial, a pontualidade dos serviços, a frequência das operações ferroviárias, a qualidade do material circulante e a capacidade de transporte de passageiros.

O contrato inclui indicadores de desempenho específicos que permitam que a autoridade competente efetue avaliações periódicas. O contrato inclui igualmente medidas efetivas e dissuasivas a aplicar no caso de a empresa ferroviária não cumprir os requisitos de desempenho.

A autoridade competente avalia periodicamente se a empresa ferroviária atingiu ou não os seus objetivos em termos de cumprimento dos requisitos de desempenho estabelecidos no contrato, e torna públicos os resultados da sua avaliação. Essas avaliações periódicas realizam-se pelo menos de cinco em cinco anos. A autoridade competente toma medidas adequadas e atempadas, incluindo a imposição de sanções contratuais efetivas e dissuasivas se as melhorias exigidas na qualidade dos serviços ou na relação custo-eficácia, ou em ambas, não forem atingidas. A autoridade competente pode, em qualquer momento, suspender total ou parcialmente ou rescindir o contrato adjudicado ao abrigo da presente disposição se o operador não cumprir os requisitos de desempenho.

4-B. Salvo se o direito nacional o proibir, a autoridade competente pode decidir adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público para a prestação de serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros se esses contratos disserem apenas respeito à exploração de serviços de transporte ferroviário de passageiros por um operador que explore simultaneamente a totalidade ou a maior parte das infraestruturas ferroviárias em que os serviços são prestados, e se essas infraestruturas ferroviárias estiverem excluídas da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D, 8.º e 13.º, e do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁾, nos termos do artigo 2.º, n.º 3, alínea a) ou alínea b), dessa diretiva.

Em derrogação do artigo 4.º, n.º 3, a duração dos contratos adjudicados por ajuste direto nos termos do presente número e do n.º 4-A do presente artigo não pode exceder 10 anos, exceto em caso de aplicação do artigo 4.º, n.º 4.

Os contratos adjudicados nos termos do presente número e do n.º 4-A são publicados, tendo simultaneamente em conta a legítima proteção das informações comerciais confidenciais e dos interesses comerciais.

5. Em caso de rutura dos serviços ou de risco iminente dessa rutura, a autoridade competente pode tomar medidas de emergência.

As medidas de emergência consistem na adjudicação por ajuste direto ou num acordo formal de prorrogação de um contrato de serviço público, ou na imposição de prestar determinadas obrigações de serviço público. O operador de serviço público tem o direito de impugnar a decisão de impor a prestação de determinadas obrigações de serviço público. O prazo de adjudicação, prorrogação ou imposição de um contrato de serviço público através de medidas de emergência não pode exceder dois anos.

⁽¹⁾ Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

▼B

6. Salvo proibição da legislação nacional, as autoridades competentes podem decidir adjudicar por ajuste directo contratos de serviço público relativos ao transporte ferroviário, com excepção de outros sistemas guiados como os metropolitanos e os metropolitanos ligeiros de superfície. Em derrogação do n.º 3 do artigo 4.º, a duração destes contratos não pode ser superior a dez anos, excepto em caso de aplicação do n.º 4 do artigo 4.º

▼M1

6-A. A fim de aumentar a concorrência entre as empresas ferroviárias, as autoridades competentes podem decidir que os contratos de serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros que abrangem partes da mesma rede ou do mesmo conjunto de itinerários devem ser adjudicados a diferentes empresas ferroviárias. Para o efeito, antes do lançamento do concurso, as autoridades competentes podem decidir limitar o número de contratos a adjudicar à mesma empresa ferroviária.

▼B

7. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para garantir que as decisões tomadas de acordo com os n.ºs 2 a 6 possam ser revistas de forma eficaz e célere, a pedido de uma pessoa que tenha ou tenha tido interesse em obter um contrato particular, e que tenha sido ou corra o risco de ser prejudicada por uma alegada infracção, em virtude de essas decisões terem infringido o direito comunitário ou as normas nacionais que transpõem esse direito.

▼M1

Nos casos previstos no n.ºs 4-A e 4-B, essas medidas preveem a possibilidade de requerer uma avaliação da decisão fundamentada tomada pela autoridade competente por um organismo independente designado pelo Estado-Membro em causa. Os resultados dessa avaliação são tornados públicos nos termos do direito nacional.

▼B

Quando as instâncias responsáveis pelos processos de recurso não sejam de natureza jurisdicional, as suas decisões devem ser sempre fundamentadas por escrito. Além disso, nesse caso, devem ser adoptadas disposições para garantir que qualquer medida alegadamente ilegal tomada pela instância de recurso ou qualquer falta que esta tenha alegadamente cometido no exercício dos poderes que lhe foram conferidos possa ser objecto de recurso judicial ou de recurso junto de outra instância que seja um órgão jurisdicional na acepção do artigo 234.º do Tratado e que seja independente em relação à autoridade contratante e à instância de recurso.

▼M1*Artigo 5.º-A***Material circulante**

1. Tendo em vista o lançamento de um concurso, as autoridades competentes devem avaliar se é necessário tomar medidas para garantir um acesso efetivo e não discriminatório ao material circulante adequado. Esta avaliação toma em consideração a existência de empresas de aluguer de material circulante, ou de outros intervenientes que forneçam serviços de aluguer de material circulante, no mercado em questão. O relatório de avaliação é tornado público.

2. As autoridades competentes podem decidir, nos termos do direito nacional e em conformidade com as regras sobre os auxílios estatais, tomar medidas adequadas para garantir um acesso efetivo e não discriminatório ao material circulante adequado. Essas medidas podem consistir:

▼ M1

- a) Na aquisição do material circulante utilizado na execução do contrato de serviço público pela autoridade competente para o disponibilizar 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;
- b) No fornecimento pela autoridade competente de 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, incluindo uma garantia que cubra o risco do valor residual;
- c) No compromisso assumido pela autoridade competente, no contrato de serviço público, de tomar a cargo o material circulante em condições financeiras predefinidas no termo do contrato a preços de mercado; ou
- d) Na cooperação com outras autoridades competentes para criar um conjunto mais vasto de material circulante.

3. Se o material circulante for facultado a um novo operador de transporte público, a autoridade competente inclui nos documentos relativos ao concurso todas informações disponíveis sobre o custo de manutenção do material circulante e sobre o seu estado.

▼ B*Artigo 6.º***Compensações pelo serviço público****▼ M1**

1. Qualquer compensação ligada a uma regra geral ou a um contrato de serviço público deve cumprir o disposto no artigo 4.º, independentemente das formas de adjudicação do contrato. Qualquer compensação, seja qual for a sua natureza, ligada a um contrato de serviço público não adjudicado nos termos do artigo 5.º, n.º 1, n.º 3 ou n.º 3-B, ou ligada a uma regra geral, deve cumprir, além disso, o disposto no anexo.

▼ B

2. Mediante pedido escrito da Comissão, os Estados-Membros devem transmitir-lhe, no prazo de três meses ou num prazo mais longo eventualmente indicado nesse pedido, todas as informações que a Comissão entenda necessárias para determinar se as compensações atribuídas são compatíveis com o presente regulamento.

*Artigo 7.º***Publicação****▼ M1**

1. Cada autoridade competente torna público, anualmente, um relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência. Esse relatório inclui a data de início e a duração dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público selecionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida. O relatório estabelece a distinção entre transporte por autocarro e por caminho-de-ferro, possibilita o controlo e a

▼ M1

avaliação do desempenho, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos, e, se adequado, presta informações sobre a natureza e a extensão dos direitos exclusivos concedidos. O relatório toma em consideração os objetivos estratégicos enunciados em documentos sobre a política de transportes públicos nos Estados-Membros em causa. Os Estados-Membros facilitam o acesso centralizado a esses relatórios, por exemplo, através de um portal *web* comum.

▼ B

2. Cada autoridade competente toma as medidas necessárias para que, o mais tardar um ano antes da abertura do concurso ou um ano antes da adjudicação por ajuste directo, sejam publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*, no mínimo, as seguintes informações:

- a) Nome e dados de contacto da autoridade competente;
- b) Tipo de procedimento previsto para a adjudicação;
- c) Serviços e territórios potencialmente abrangidos pela adjudicação;

▼ M1

d) Data de início e duração previstas do contrato de serviço público.

▼ B

As autoridades competentes podem decidir não publicar estas informações sempre que um contrato de serviço público diga respeito à prestação anual de menos de 50 000 quilómetros de serviços públicos de transporte de passageiros.

Em caso de alteração destas informações posterior à sua publicação, a autoridade competente publica logo que possível uma rectificação, a qual em nada afectará a data do lançamento da adjudicação por ajuste directo ou da abertura do concurso.

O presente número não é aplicável ao n.º 5 do artigo 5.º

3. Relativamente aos contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo para o transporte ferroviário previstos no n.º 6 do artigo 5.º, a autoridade competente deve tornar públicas as seguintes informações no prazo de um ano a contar da adjudicação do contrato:

- a) Nome da entidade contratante, respectivo regime de propriedade e, se for caso disso, o nome da parte ou partes que exercem o controlo legal;
- b) Duração do contrato de serviço público;
- c) Descrição dos serviços de transporte de passageiros a efectuar;
- d) Descrição dos parâmetros da compensação financeira;
- e) Objectivos qualitativos, como a pontualidade e a fiabilidade, e os prémios e as sanções aplicáveis;
- f) Condições relativas aos recursos financeiros.

4. A pedido de uma parte interessada, a autoridade competente deve comunicar os fundamentos da sua decisão de adjudicar por ajuste directo um contrato de serviço público.

▼B*Artigo 8.º***Transição**

1. Os contratos de serviço público devem ser adjudicados de acordo com as regras estabelecidas no presente regulamento. No entanto, os contratos de serviços ou os contratos públicos de serviços, tal como definidos nas Directivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, para o transporte público de passageiros por autocarro ou eléctrico, devem ser adjudicados nos termos dessas directivas na medida em que tais contratos não assumam a forma de contratos de concessão de serviços, tal como definidos nessas directivas. Sempre que os contratos devam ser adjudicados nos termos das Directivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, não se aplica o disposto nos n.ºs 2 a 4 do presente artigo.

▼M1

2. Sem prejuízo do n.º 3:

- i) O artigo 5.º é aplicável à adjudicação de contratos de serviço público relativos a serviços de transporte rodoviário de passageiros e a sistemas guiados de transporte de passageiros que não sejam o sistema ferroviário, tais como os metropolitanos e os metropolitanos ligeiros de superfície, a partir de 3 de dezembro de 2019.
- ii) O artigo 5.º é aplicável a serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros a partir de 3 de dezembro de 2019.
- iii) O artigo 5.º, n.º 6, e o artigo 7.º, n.º 3, deixam de ser aplicáveis a partir de 25 de dezembro de 2023.

A duração dos contratos adjudicados nos termos do artigo 5.º, n.º 6, entre 3 de dezembro de 2019 e 24 de dezembro de 2023 não pode exceder 10 anos.

Até 2 de dezembro de 2019, os Estados-Membros tomam medidas para dar gradualmente cumprimento ao disposto no artigo 5.º a fim de evitar anomalias estruturais graves, nomeadamente relacionadas com a capacidade de transporte.

No prazo de seis meses a contar de 25 de dezembro de 2020, os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório intercalar em que destaquem a adjudicação de contratos de serviço público em cumprimento do artigo 5.º Com base nos relatórios intercalares dos Estados-Membros, a Comissão procede a uma revisão e, se adequado, apresenta propostas legislativas.

2-A. Os contratos de serviço público para a prestação de serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros que tenham sido adjudicados por ajuste direto com base num processo que não seja um processo concorrencial equitativo a partir de 24 de dezembro de 2017 e até 2 de dezembro de 2019, podem manter-se em vigor até ao termo da sua vigência. Em derrogação do artigo 4.º, n.º 3, a duração desses contratos não pode ser exceder 10 anos, salvo se for aplicável o artigo 4.º, n.º 4.

▼B

3. Na aplicação do n.º 2, não são tidos em conta os contratos de serviço público adjudicados de acordo com o direito comunitário e interno:

- a) Antes de 26 de Julho de 2000, com base num concurso;
- b) Antes de 26 de Julho de 2000, com base num procedimento distinto do concurso;
- c) A partir de 26 de Julho de 2000, e antes de 3 de Dezembro de 2009, com base num concurso;

▼ M1

- d) A partir de 26 de julho de 2000 e antes de 24 de dezembro de 2017, com base num processo que não seja um processo concorrencial equitativo.

▼ B

Os contratos referidos na alínea a) podem manter-se em vigor até ao termo da sua duração. Os contratos referidos nas alíneas b) e c) podem manter-se em vigor até ao termo da sua duração, mas não por um período superior a trinta anos. Os contratos referidos na alínea d) podem manter-se em vigor até ao termo da sua duração, desde que esta seja limitada e comparável aos prazos especificados no artigo 4.º

Os contratos de serviço público podem manter-se em vigor até ao termo da sua duração se a sua extinção tiver consequências jurídicas e económicas indevidas e sob reserva de aprovação pela Comissão.

4. Sem prejuízo do n.º 3, as autoridades competentes podem, durante a segunda metade do período transitório fixado no n.º 2, optar por excluir da participação em adjudicações de contratos por concurso os operadores de serviços públicos que não possam demonstrar que o valor dos serviços públicos de transporte relativamente aos quais beneficiam de uma compensação ou de um direito exclusivo concedido nos termos do presente regulamento representa pelo menos metade do valor do conjunto dos serviços de transporte público relativamente aos quais beneficiam de uma compensação ou de um direito exclusivo. Tal exclusão não se aplica aos operadores de serviços públicos que prestam os serviços a submeter a concurso. Para efeitos da aplicação deste critério, não são tidos em conta os contratos de serviço público adjudicados por força das medidas de emergência a que se refere o n.º 5 do artigo 5.º

Quando recorrerem à opção especificada no primeiro parágrafo, as autoridades competentes fazem-no de forma não discriminatória, excluem todos os operadores potenciais de serviços públicos que sejam abrangidos pelo critério e informam os operadores potenciais da sua decisão no início do procedimento de adjudicação dos contratos de serviço público.

As autoridades em causa informam a Comissão da sua intenção de aplicar esta disposição, no mínimo dois meses antes da publicação do anúncio de concurso.

*Artigo 9.º***Compatibilidade com o Tratado**

1. As compensações pelo serviço público relativo à exploração de serviços públicos de transporte de passageiros ou pelo cumprimento de obrigações tarifárias estabelecidas por regras gerais, pagas nos termos do presente regulamento, são compatíveis com o mercado comum. Essas compensações são exoneradas da obrigação de notificação prévia estabelecida no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

2. Sem prejuízo dos artigos 73.º, 86.º, 87.º e 88.º do Tratado, os Estados-Membros podem continuar a conceder auxílios ao sector dos transportes nos termos do artigo 73.º do Tratado que preencham as necessidades de coordenação dos transportes ou que correspondam à contrapartida de determinadas prestações inerentes ao conceito de serviço público, para além dos abrangidos pelo presente regulamento, em especial:

▼B

- a) Até à entrada em vigor de regras comuns sobre a atribuição dos custos de infra-estruturas, sempre que forem concedidos auxílios a empresas que tenham de suportar as despesas relacionadas com as infra-estruturas por si utilizadas, sem que outras empresas estejam sujeitas a encargos semelhantes. Ao determinar o montante dos auxílios assim concedidos, devem ser tomados em consideração os custos de infra-estruturas que os modos de transporte concorrentes não têm de suportar;
- b) Sempre que a finalidade dos auxílios seja promover a investigação em matéria de sistemas e tecnologias de transporte mais económicos para a Comunidade em geral ou o desenvolvimento de tais sistemas e tecnologias.

Tais auxílios são limitados às fases de investigação e desenvolvimento e não podem abranger a exploração comercial de tais sistemas e tecnologias de transporte.

*Artigo 10.º***Revogação**

1. É revogado o Regulamento (CEE) n.º 1191/69. No entanto, as suas disposições continuam a aplicar-se aos serviços de transporte de mercadorias durante um prazo de três anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.
2. É revogado o Regulamento (CEE) n.º 1107/70.

*Artigo 11.º***Relatórios**

Terminado o período transitório referido no n.º 2 do artigo 8.º, a Comissão apresenta um relatório sobre a aplicação do presente regulamento e sobre a evolução da prestação de serviços públicos de transporte de passageiros na Comunidade, avaliando em especial a evolução da qualidade do transporte público de passageiros e os efeitos da adjudicação por ajuste directo, e apresenta, se for caso disso, propostas adequadas para alterar o presente regulamento.

*Artigo 12.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor em 3 de Dezembro de 2009.

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

*ANEXO***Regras aplicáveis à compensação nos casos referidos no n.º 1 do artigo 6.º**

1. As compensações ligadas a contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo ao abrigo dos n.ºs 2, 4, 5 ou 6 do artigo 5.º ou ligadas a uma regra geral devem ser calculadas de acordo com as regras estabelecidas no presente anexo.

2. A compensação não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público. As incidências devem ser avaliadas comparando a situação em que é executada a obrigação de serviço público com a situação que teria existido se a obrigação não tivesse sido executada. Para calcular as incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como referencial as seguintes regras:

custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela autoridade ou autoridades competentes, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral,

menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação ou obrigações de serviço público em causa,

menos as receitas decorrentes da aplicação do tarifário ou quaisquer outras receitas decorrentes do cumprimento da obrigação ou obrigações de serviço público em causa,

mais um lucro razoável,

igual ao efeito financeiro líquido.

3. A execução da obrigação de serviço público pode ter um impacto sobre as eventuais actividades de transporte de um operador para além da obrigação ou obrigações de serviço público em causa. Para evitar a sobrecompensação ou a falta de compensação, devem por conseguinte ser tidos em conta, ao proceder ao cálculo da incidência financeira líquida, os efeitos financeiros quantificáveis sobre as redes do operador.

4. O cálculo dos custos e das receitas deve ser efectuado em conformidade com os princípios contabilísticos e fiscais em vigor.

5. A fim de aumentar a transparência e de evitar subvenções cruzadas, quando um operador de serviço público explora simultaneamente serviços sujeitos a obrigações de serviço público de transportes que beneficiam de compensação e outras actividades, a contabilidade dos referidos serviços públicos deve ser separada, satisfazendo, no mínimo, as seguintes condições:

— as contas correspondentes a cada uma destas actividades de exploração devem ser separadas, e a parte dos activos correspondentes e os custos fixos devem ser afectados segundo as normas contabilísticas e fiscais em vigor,

— todos os custos variáveis, uma contribuição adequada para os custos fixos e um lucro razoável ligados a qualquer outra actividade do operador de serviço público não podem, em caso algum, ser imputados ao serviço público em causa,

— os custos de serviço público devem ser equilibrados pelas receitas de exploração e pelos pagamentos das autoridades públicas, sem transferência possível das receitas para outro sector de actividade do operador de serviço público.

▼B

6. Por «lucro razoável» entende-se uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no sector num determinado Estado-Membro, e que deve ter em conta o risco, ou a inexistência de risco, incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública.
7. O método de compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de:
 - uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objectivamente, e
 - uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado.