

I

(Atos legislativos)

DIRETIVAS

DIRETIVA (UE) 2016/2370 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 14 de dezembro de 2016****que altera a Diretiva 2012/34/UE no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

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

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ estabelece um espaço ferroviário europeu único com regras comuns de governação das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura, de financiamento e tarifação da infraestrutura, de condições de acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários e de supervisão regulamentar do mercado ferroviário. A conclusão do Espaço Ferroviário Europeu Único deverá ser alcançada alargando o princípio do livre acesso aos mercados nacionais de transporte ferroviário e reformando a governação dos gestores de infraestrutura, com o objetivo de assegurar a igualdade de acesso às infraestruturas.
- (2) O crescimento do tráfego ferroviário de passageiros não tem acompanhado a evolução de outros modos de transporte. A conclusão do Espaço Ferroviário Europeu Único deverá contribuir para o desenvolvimento do transporte ferroviário como alternativa credível a outros modos de transporte. Neste contexto, é vital que a legislação que estabelece o Espaço Ferroviário Europeu Único seja efetivamente aplicada dentro dos prazos estipulados.

⁽¹⁾ JO C 327 de 12.11.2013, p. 122.

⁽²⁾ JO C 356 de 5.12.2013, p. 92.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 26 de fevereiro de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 17 de outubro de 2016 (JO C 431 de 22.11.2016, p. 1). Posição do Parlamento Europeu de 14 de dezembro de 2016 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) Os mercados de transporte ferroviário de mercadorias e de transporte internacional de passageiros da União foram abertos à concorrência em 2007 e 2010, respetivamente, nos termos da Diretiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ e da Diretiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾. Além disso, alguns Estados-Membros abriram também os seus serviços nacionais de transporte de passageiros à concorrência mediante a criação de direitos de acesso, a adjudicação dos contratos de serviço público com base em concursos, ou uma combinação de ambas as modalidades. Esta abertura do mercado deverá ter um impacto positivo no funcionamento do Espaço Ferroviário Europeu Único, proporcionando melhores serviços aos utilizadores.
- (4) Deverão prever-se isenções específicas do âmbito de aplicação da Diretiva 2012/34/UE para permitir que os Estados-Membros tenham em conta as características específicas da estrutura e da organização dos sistemas ferroviários existentes no seu território, sem pôr em causa a integridade do Espaço Ferroviário Europeu Único.
- (5) A exploração da infraestrutura ferroviária numa determinada rede deverá abranger o controlo-comando e a sinalização. Enquanto a linha se encontrar em funcionamento, o gestor de infraestrutura deverá assegurar, em especial, que a infraestrutura seja adequada à sua utilização designada.
- (6) A fim de determinar se uma empresa deverá ou não ser considerada verticalmente integrada, deverá aplicar-se o conceito de controlo na aceção do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho ⁽³⁾. Caso o gestor de infraestrutura e a empresa ferroviária sejam totalmente independentes entre si, mas sejam ambos diretamente controlados pelo Estado, sem que exista uma entidade intermediária, deverão ser considerados separados. O ministério de um governo que exerça controlo tanto sobre uma empresa ferroviária como sobre um gestor de infraestrutura não deverá ser considerado uma entidade intermediária.
- (7) A presente diretiva estabelece novos requisitos destinados a garantir a independência do gestor de infraestrutura. Deverá ser dada aos Estados-Membros a liberdade de escolher entre os diferentes modelos de organização, que vão da plena separação estrutural à integração vertical, sob reserva da aplicação das devidas salvaguardas para garantir a imparcialidade do gestor de infraestrutura no que respeita às funções essenciais, à gestão do tráfego e ao planeamento da manutenção. Dentro dos limites dos quadros de tarifação e de repartição estabelecidos, os Estados-Membros deverão garantir que o gestor de infraestrutura goze de independência organizativa e decisória no que respeita às funções essenciais.
- (8) Nas empresas verticalmente integradas deverão aplicar-se garantias que assegurem que nenhuma das restantes entidades jurídicas pertencentes a essas empresas exerça uma influência decisiva nas nomeações e exonerações das pessoas responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais. Neste contexto, os Estados-Membros deverão assegurar a existência de procedimentos para a apresentação de queixas.
- (9) Os Estados-Membros deverão criar um quadro nacional para a avaliação dos conflitos de interesses. Nesse quadro, a entidade reguladora deverá ter em conta todos os interesses pessoais de tipo financeiro, económico ou profissional que possam influenciar indevidamente a imparcialidade do gestor de infraestrutura. Nos casos em que o gestor de infraestrutura e a empresa ferroviária sejam independentes um do outro, o facto de serem diretamente controlados pela mesma autoridade do Estado-Membro não deverá ser considerado como dando origem a um conflito de interesses na aceção da presente diretiva.
- (10) As decisões dos gestores de infraestrutura relativas à repartição dos canais horários e as decisões relativas à tarifação da utilização da infraestrutura constituem funções essenciais vitais para assegurar um acesso equitativo e não discriminatório à infraestrutura ferroviária. Deverão prever-se salvaguardas rigorosas para evitar que sejam exercidas influências indevidas sobre as decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura a respeito dessas funções. Essas salvaguardas deverão ser adaptadas de modo a ter em conta as diferentes estruturas de governação das entidades ferroviárias.
- (11) Há igualmente que tomar medidas adequadas para assegurar que as funções de gestão do tráfego e de planeamento da manutenção sejam exercidas com imparcialidade, a fim de evitar distorções da concorrência. Neste quadro, os gestores da infraestrutura deverão assegurar que as empresas ferroviárias tenham acesso às informações pertinentes. Neste contexto, nos casos em que os gestores da infraestrutura tenham concedido a certas empresas ferroviárias um maior acesso ao processo de gestão do tráfego, o mesmo tipo de acesso deverá ser concedido em condições de igualdade a todas as empresas ferroviárias interessadas.

⁽¹⁾ Diretiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários (JO L 164 de 30.4.2004, p. 164).

⁽²⁾ Diretiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, que altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas («Regulamento das concentrações comunitárias») (JO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

- (12) Caso as funções essenciais sejam exercidas por um organismo de tarifação e/ou repartição independente, a imparcialidade do gestor de infraestrutura no que respeita às funções de gestão do tráfego e manutenção deverá ser assegurada, sem necessidade de transferência dessas funções para uma entidade independente.
- (13) As entidades reguladoras deverão ter poderes para controlar a gestão do tráfego e o planeamento da renovação, bem como as obras de manutenção, programadas ou não, a fim de garantir que não haja discriminação.
- (14) Os Estados-Membros deverão assegurar, por norma, que o gestor de infraestrutura seja responsável pela exploração, manutenção e renovação da rede e esteja encarregado de desenvolver a infraestrutura ferroviária nessa rede. Se essas funções forem externalizadas e confiadas a diferentes entidades, o gestor de infraestrutura deverá, assim mesmo, conservar os poderes de fiscalização e assumir, em última instância, a responsabilidade pelo seu exercício.
- (15) Os gestores de infraestrutura que façam parte de uma empresa verticalmente integrada podem externalizar dentro da empresa funções não essenciais, nas condições estabelecidas na presente diretiva, desde que esse facto não dê origem a conflitos de interesses e que a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis seja garantida. As funções essenciais não deverão ser externalizadas a nenhuma outra entidade da empresa verticalmente integrada, a menos que essa entidade exerça exclusivamente funções essenciais.
- (16) Se for caso disso, em especial por razões de eficiência, nomeadamente no caso das parcerias público-privadas, as funções de gestão da infraestrutura poderão ser partilhadas entre diferentes gestores de infraestrutura. Os gestores de infraestrutura deverão assumir a total responsabilidade pelas funções que exercem.
- (17) As transferências financeiras entre o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias e, no caso de empresas verticalmente integradas, entre o gestor de infraestrutura e as outras entidades jurídicas da empresa integrada, deverão ser evitadas sempre que sejam suscetíveis de produzir distorções da concorrência no mercado, nomeadamente em consequência de subvenções cruzadas.
- (18) Os gestores de infraestrutura podem utilizar as receitas provenientes das atividades de gestão da rede de infraestruturas que impliquem a utilização de fundos públicos para financiar as suas próprias empresas ou para pagar dividendos aos seus investidores, como retorno dos seus investimentos na infraestrutura ferroviária. Esses investidores podem ser o Estado ou acionistas privados, mas não as empresas que façam parte de uma empresa verticalmente integrada e que exerçam controlo tanto sobre uma empresa ferroviária como sobre o gestor de infraestrutura. Os dividendos gerados por atividades que não impliquem a utilização de fundos públicos ou receitas provenientes das tarifas de utilização da infraestrutura ferroviária podem também ser utilizados por empresas que façam parte de uma empresa verticalmente integrada e que exerçam controlo tanto sobre uma empresa ferroviária como sobre o gestor de infraestrutura.
- (19) Os princípios de tarifação não deverão excluir a possibilidade de as receitas provenientes das taxas de utilização da infraestrutura transitarem pelas contas do Estado.
- (20) Nos casos em que, numa empresa verticalmente integrada, o gestor de infraestrutura não tenha personalidade jurídica distinta e as funções essenciais sejam externalizadas a um organismo independente de tarifação e/ou repartição, deverão aplicar-se *mutatis mutandis* ao nível de determinadas divisões dentro da empresa as disposições pertinentes em matéria de transparência financeira.
- (21) A fim de alcançar uma gestão eficiente das redes e uma utilização eficiente da infraestrutura, deverá ser assegurada uma melhor coordenação entre os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias, mediante o recurso a mecanismos de coordenação adequados.
- (22) Tendo em vista facilitar a prestação de serviços ferroviários eficientes e eficazes na União, deverá ser criada, a partir das plataformas existentes, uma rede europeia de gestores de infraestrutura. Para efeitos de participação nesta rede, os Estados-Membros deverão ter a liberdade de determinar que organismo ou organismos deverão ser considerados os seus principais gestores de infraestrutura.
- (23) Atendendo à heterogeneidade das redes em termos de dimensão e densidade e à variedade das estruturas organizativas das autoridades nacionais, locais e regionais, bem como às respetivas experiências no processo de abertura do mercado, os Estados-Membros deverão dispor de flexibilidade suficiente para organizar a sua rede ferroviária de modo a que seja possível a exploração de serviços de acesso livre e de serviços prestados ao abrigo de um contrato de serviço público, a fim de assegurar a todos os passageiros um fácil acesso a serviços de elevada qualidade.

- (24) A concessão às empresas ferroviárias da União do direito de acesso às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros para a exploração de serviços nacionais de transporte de passageiros poderá ter repercussões na organização e no financiamento dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público. Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de limitar esse direito de acesso sempre que esse direito possa comprometer o equilíbrio económico desses contratos de serviço público, baseando-se para tal numa decisão da entidade reguladora competente.
- (25) O direito de acesso às infraestruturas de que deverão beneficiar as empresas ferroviárias não prejudica a possibilidade de as autoridades competentes concederem direitos exclusivos, nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, ou de adjudicarem contratos de serviço público por ajuste direto nas condições estabelecidas no artigo 5.º desse regulamento. A existência de um contrato de serviço público desse tipo não deverá habilitar os Estados-Membros a proibirem o acesso de outras empresas ferroviárias às infraestruturas em causa com vista à prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, a não ser que esses serviços ponham em perigo o equilíbrio económico do contrato de serviço público.
- (26) As entidades reguladoras deverão avaliar, com base numa análise económica objetiva, se o equilíbrio económico dos contratos de serviço público existentes ficaria comprometido na sequência de um pedido apresentado pelas partes interessadas.
- (27) O processo de avaliação deverá ter em conta a necessidade de proporcionar a todos os intervenientes no mercado um grau suficiente de segurança jurídica para desenvolverem as suas atividades. O procedimento deverá ser tão simples, eficiente e transparente quanto possível, além de compatível com o processo de repartição da capacidade de infraestrutura.
- (28) Desde que o acesso não discriminatório fique garantido, os Estados-Membros podem impor determinadas condições ao direito de acesso à infraestrutura, a fim de permitir a aplicação de um regime de horários integrado dos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros.
- (29) O desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e a melhoria da qualidade dos serviços de transporte ferroviário de passageiros são prioridades fundamentais para a promoção de um sistema sustentável de transportes e de mobilidade na Europa. Em especial, o desenvolvimento de serviços ferroviários de alta velocidade tem potencial para criar ligações melhores e mais rápidas entre os polos económicos e culturais da Europa. Os serviços ferroviários de alta velocidade ligam as pessoas e os mercados com rapidez e fiabilidade, de forma ecológica e eficiente em termos de custos, e incentivam os passageiros a optar pelos transportes ferroviários. É, por conseguinte, particularmente importante incentivar os investimentos públicos e privados em infraestruturas de serviços ferroviários de alta velocidade, a fim de criar condições favoráveis ao retorno positivo do investimento e de maximizar os benefícios económicos e sociais de tais investimentos. Deverá manter-se a possibilidade de os Estados-Membros optarem por diferentes formas de promoção dos investimentos em infraestruturas de serviços ferroviários de alta velocidade e pela utilização das linhas de alta velocidade.
- (30) A fim de desenvolver os mercados dos serviços de passageiros de alta velocidade, promovendo a utilização otimizada das infraestruturas disponíveis, e de incentivar a competitividade dos serviços de passageiros de alta velocidade com efeitos benéficos para os passageiros, o livre acesso aos serviços de passageiros de alta velocidade deverá ser limitado apenas em circunstâncias específicas e na sequência de uma análise económica objetiva feita pela entidade reguladora.
- (31) A fim de permitir aos passageiros o acesso aos dados necessários para o planeamento de viagens e para a reserva de bilhetes na União, os sistemas comuns de informação e de bilhética única que têm sido desenvolvidos pelo mercado deverão ser promovidos. Dada a importância de promover sistemas de transportes públicos sem descon-tinuidades, as empresas ferroviárias deverão ser incentivadas a trabalhar no desenvolvimento de sistemas desse tipo, tornando possível opções de mobilidade multimodais, transfronteiriças e de porta a porta.
- (32) Os sistemas de bilhética única deverão ser interoperáveis e não discriminatórios. As empresas ferroviárias deverão contribuir para o seu desenvolvimento, disponibilizando sem discriminações e num formato interoperável todos os dados necessários para o planeamento de viagens e a reserva de bilhetes. Os Estados-Membros deverão assegurar que os referidos sistemas não façam discriminação entre empresas ferroviárias e respeitem a necessária confidencialidade da informação comercial, a proteção dos dados pessoais e a conformidade com as regras de concorrência. A Comissão deverá acompanhar e apresentar relatórios sobre o desenvolvimento de tais sistemas e, se adequado, apresentar propostas legislativas.

⁽¹⁾ 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).

- (33) Os Estados-Membros deverão assegurar que a prestação de serviços ferroviários reflita os requisitos ligados à garantia de proteção social adequada, garantindo simultaneamente bons progressos no sentido da conclusão do Espaço Ferroviário Europeu Único. Neste contexto, é necessário respeitar as obrigações decorrentes, nos termos do direito nacional, de convenções coletivas vinculativas ou de acordos celebrados entre os parceiros sociais e as normas sociais aplicáveis. Essas obrigações deverão aplicar-se sem prejuízo da legislação da União no domínio do direito social e laboral. A Comissão deverá apoiar ativamente o trabalho desenvolvido pelo diálogo social setorial sobre os caminhos de ferro.
- (34) No âmbito da atual revisão da Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, a Comissão deverá verificar se são necessários novos atos legislativos sobre a certificação do pessoal ferroviário de bordo.
- (35) Os Estados-Membros deverão ter a liberdade de tomar decisões quanto às estratégias de financiamento adequadas para acelerar a implantação do Sistema Europeu de Controlo de Comboios (ETCS), em particular quanto à possibilidade de aplicar uma diferenciação das taxas de acesso à via.
- (36) Os gestores de infraestrutura deverão cooperar no que diz respeito a incidentes ou acidentes com repercussões para o tráfego transfronteiriço, a fim de partilharem as informações pertinentes que permitam o rápido restabelecimento da normalidade do tráfego.
- (37) Tendo em vista a realização dos objetivos do Espaço Ferroviário Europeu Único, as entidades reguladoras deverão cooperar para garantir um acesso não discriminatório à infraestrutura ferroviária.
- (38) Em particular, é essencial que as entidades reguladoras colaborem caso os assuntos relativos a serviços ferroviários internacionais ou a infraestruturas ferroviárias binacionais exijam decisões de duas ou mais entidades reguladoras, a fim de as coordenarem para evitar a insegurança jurídica e garantir a eficiência dos serviços ferroviários internacionais.
- (39) No processo de abertura dos mercados ferroviários nacionais à concorrência mediante a concessão de acesso às redes a todas as empresas ferroviárias, os Estados-Membros deverão dispor de um período de transição suficiente para adaptar o seu direito nacional e a sua estrutura organizativa. Em consequência, os Estados-Membros deverão poder manter em vigor as suas regras nacionais de acesso ao mercado até ao final do período transitório.
- (40) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos ⁽²⁾, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 2012/34/UE é alterada do seguinte modo:

1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 3, o prómio passa a ter a seguinte redação:

«3. Os Estados-Membros podem excluir 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.»;

b) São inseridos os seguintes números:

«3-A. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D e 8.º:

As linhas locais de baixo volume de tráfego e de comprimento não superior a 100 km que sejam utilizadas para o transporte de mercadorias entre uma linha principal e os pontos de origem e de destino de remessas situados ao longo dessas linhas, desde que estas sejam geridas por entidades diferentes do principal gestor de infraestrutura e que a) essas linhas sejam utilizadas por um único operador de carga ou b) as funções essenciais

⁽¹⁾ Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade (JO L 315 de 3.12.2007, p. 51).

⁽²⁾ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

relativas a essas linhas sejam exercidas por um organismo não controlado por empresas ferroviárias. Caso exista um único operador de carga, os Estados-Membros podem também isentá-lo da aplicação do capítulo IV até outro candidato solicitar capacidade. O presente número pode também ser aplicado quando as linhas forem igualmente usadas, até certa medida, para serviços de transporte de passageiros. Os Estados-Membros informam a Comissão da sua intenção de excluir essas linhas da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D e 8.º.

3-B. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D:

As redes regionais de baixo volume de tráfego que sejam geridas por uma entidade diferente do principal gestor de infraestrutura e utilizadas para serviços regionais de passageiros por uma única empresa ferroviária que não seja a empresa ferroviária histórica do Estado-Membro, até que seja solicitada capacidade para a realização de serviços de passageiros na referida rede e na condição de a empresa ser independente de outras empresas ferroviárias que efetuem serviços de transporte de mercadorias. O presente número pode também ser aplicado quando as linhas forem igualmente usadas, até certa medida, para serviços de transporte de mercadorias. Os Estados-Membros informam a Comissão da sua intenção de excluir essas linhas da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D.»;

c) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Sem prejuízo do n.º 3, os Estados-Membros podem excluir da aplicação do artigo 8.º, n.º 3, as infraestruturas ferroviárias locais e regionais que não tenham importância estratégica para o funcionamento do mercado ferroviário, e da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A e 7.º-C, e do capítulo IV, as infraestruturas ferroviárias locais que não tenham importância estratégica para o funcionamento do mercado ferroviário. Os Estados-Membros notificam a Comissão da sua intenção de excluir essas infraestruturas ferroviárias. A Comissão adota atos de execução que estabelecem a sua decisão de que essas infraestruturas ferroviárias podem ser consideradas sem importância estratégica. Quando o fizer, a Comissão tem em conta o comprimento das linhas férreas em questão, o seu nível de utilização e o volume de tráfego potencialmente afetado. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 2.»;

d) É inserido o seguinte número:

«8-A. Durante um período de 10 anos após 24 de dezembro de 2016, os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos capítulos II e IV da presente diretiva, com exceção dos artigos 10.º, 13.º e 56.º, as linhas férreas isoladas de comprimento inferior a 500 km que tenham uma bitola diferente da rede nacional principal, que estabeleçam ligação com países terceiros em que a legislação ferroviária da União não seja aplicável e que sejam geridas por um gestor de infraestrutura diferente do da rede nacional principal. As empresas ferroviárias que explorem exclusivamente essas linhas podem ficar isentas da aplicação do capítulo II.

Essas isenções podem ser renovadas por períodos não superiores a cinco anos. O mais tardar 12 meses antes do termo do período de isenção, o Estado-Membro que pretenda renovar uma isenção informa a Comissão dessa sua intenção. A Comissão verifica se continuam a estar reunidas as condições necessárias para a isenção a que se refere o primeiro parágrafo. Se tal não se verificar, a Comissão adota atos de execução que estabelecem a sua decisão relativa à cessação da isenção. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 2.»;

e) São aditados os seguintes números:

«12. Se estiver em vigor uma parceria público-privada constituída antes de 16 de junho de 2015 e a entidade privada parte nessa mesma parceria for também uma empresa ferroviária responsável pela prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros na infraestrutura, os Estados-Membros podem continuar a isentar essa entidade privada da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A e 7.º-D e a limitar o direito de embarcar e desembarcar passageiros para os serviços explorados por empresas ferroviárias na mesma infraestrutura que os serviços de transporte de passageiros prestados pela parte privada nos termos da parceria público-privada.

13. Os gestores de infraestruturas privadas que façam parte de uma parceria público-privada constituída antes de 24 de dezembro de 2016 e que não recebam fundos públicos, são excluídos da aplicação do artigo 7.º-D desde que os empréstimos e as garantias financeiras por si geridos não beneficiem direta ou indiretamente determinadas empresas ferroviárias.».

2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2) “Gestor de infraestrutura”, uma entidade ou uma empresa responsável pela exploração, pela manutenção e pela renovação da infraestrutura ferroviária numa rede, bem como pela participação no seu desenvolvimento, de acordo com o estabelecido pelo Estado-Membro no quadro da sua política geral de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura;»;

b) São inseridos os seguintes pontos:

- «2-A) “Desenvolvimento da infraestrutura ferroviária”, o planeamento da rede, o planeamento financeiro e de investimento, bem como a construção e a modernização da infraestrutura;
- 2-B) “Exploração da infraestrutura ferroviária”, a repartição dos canais horários, a gestão do tráfego e a tarifação da utilização da infraestrutura;
- 2-C) “Manutenção da infraestrutura ferroviária”, as obras que se destinam a manter as boas condições e a capacidade da infraestrutura existente;
- 2-D) “Renovação da infraestrutura ferroviária”, grandes obras de substituição da infraestrutura existente que não alteram o seu desempenho geral;
- 2-E) “Modernização da infraestrutura ferroviária”, grandes obras de alteração da infraestrutura que melhoram o seu desempenho geral;
- 2-F) “Funções essenciais” da gestão da infraestrutura, a tomada de decisões a respeito da repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, e a tomada de decisões a respeito da tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, de acordo com o quadro tarifário e com o quadro de repartição da capacidade estabelecido pelos Estados-Membros nos termos dos artigos 29.º e 39.º.»;

c) São aditados os seguintes pontos:

«31) “Empresa verticalmente integrada”, uma empresa em que, na aceção do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho (*):

- a) um gestor de infraestrutura é controlado por uma empresa que exerce simultaneamente controlo sobre uma ou várias empresas ferroviárias que prestam serviços ferroviários na rede do gestor de infraestrutura,
- b) um gestor de infraestrutura é controlado por uma ou várias empresas ferroviárias que prestam serviços ferroviários na rede do gestor de infraestrutura, ou
- c) uma ou várias empresas ferroviárias que prestam serviços ferroviários na rede do gestor de infraestrutura são controladas por um gestor de infraestrutura.

Entende-se ainda por empresa verticalmente integrada uma empresa constituída por diferentes divisões, nomeadamente um gestor de infraestrutura e uma ou várias divisões que prestam serviços de transporte e não têm personalidade jurídica distinta.

Caso o gestor de infraestrutura e a empresa ferroviária sejam totalmente independentes entre si, mas sejam ambos diretamente controlados por um Estado-Membro, sem que exista uma entidade intermediária, não se considera para efeitos da presente diretiva que constituam uma empresa verticalmente integrada;

- 32) “Parceria público-privada”, um acordo vinculativo entre organismos públicos e uma ou mais empresas que não sejam o principal gestor de infraestrutura de um Estado-Membro, nos termos do qual as empresas constroem e/ou financiam uma parte ou a totalidade de uma infraestrutura ferroviária e/ou adquirem o direito ao exercício das funções referidas no ponto 2 durante um período predefinido. Esse acordo pode assumir qualquer forma juridicamente vinculativa prevista na legislação nacional;
- 33) “Conselho de administração”, o órgão superior de uma empresa, que exerce funções executivas e administrativas e que é responsável e responde pela gestão diária da empresa;
- 34) “Conselho de fiscalização”, o órgão supremo de uma empresa, que desempenha funções de fiscalização, nomeadamente funções de controlo do conselho de administração, e que toma decisões de natureza estratégica geral para a empresa;
- 35) “Bilhete único”, um ou mais bilhetes que representam um contrato de transporte relativo a uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou mais empresas ferroviárias;
- 36) “Serviços de passageiros de alta velocidade”, serviços ferroviários de transporte de passageiros, explorados sem paragens intermédias entre dois lugares separados pelo menos por uma distância superior a 200 km, em linhas especialmente construídas para alta velocidade preparadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h, e que circulam, em média, a tais velocidades.

(*) Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas (“Regulamento das concentrações comunitárias”) (JO L 24 de 29.1.2004, p. 1).».

3) No artigo 6.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Para efeitos do presente artigo, os Estados-Membros que apliquem o artigo 7.º-A, n.º 3, exigem que a empresa seja organizada em divisões distintas sem personalidade jurídica distinta dentro de uma mesma empresa.».

4) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º

Independência do gestor de infraestrutura

1. Os Estados-Membros asseguram que o gestor de infraestrutura seja responsável pela exploração, manutenção e renovação da rede e fique encarregado de desenvolver a infraestrutura ferroviária dessa rede, nos termos do direito nacional.

Os Estados-Membros asseguram que nenhuma das restantes entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada exerça uma influência decisiva nas decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura sobre as funções essenciais.

Os Estados-Membros asseguram que os membros do conselho de fiscalização e do conselho de administração do gestor de infraestrutura, bem como os gestores que estejam diretamente sob a sua responsabilidade, atuem de forma não discriminatória e que a sua imparcialidade não seja afetada por conflitos de interesses.

2. Os Estados-Membros asseguram que o gestor de infraestrutura seja organizado como entidade juridicamente distinta das empresas ferroviárias e, em caso de empresa verticalmente integrada, de outras entidades jurídicas pertencentes a essa empresa.

3. Os Estados-Membros asseguram que as mesmas pessoas não possam concomitantemente ser nomeadas ou ter atividade enquanto:

- a) Membros do conselho de administração de um gestor de infraestrutura e membros do conselho de administração de uma empresa ferroviária;
- b) Responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais e membros do conselho de administração de uma empresa ferroviária;
- c) Membros do conselho de fiscalização, caso exista, de um gestor de infraestrutura e membros do conselho de fiscalização de uma empresa ferroviária;
- d) Membros do conselho de fiscalização de uma empresa que faça parte de uma empresa verticalmente integrada e que exerça controlo tanto sobre uma empresa ferroviária como sobre um gestor de infraestrutura, e membros do conselho de administração desse gestor de infraestrutura.

4. Em caso de empresa verticalmente integrada, os membros do conselho de administração do gestor de infraestrutura e as pessoas responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais não podem receber nenhuma remuneração baseada no desempenho por parte de outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada, nem prémios principalmente relacionados com o desempenho financeiro de determinadas empresas ferroviárias. No entanto, podem ser-lhes oferecidos incentivos relacionados com o desempenho global do sistema ferroviário.

5. Caso haja sistemas de informação comuns a diferentes entidades de uma empresa verticalmente integrada, o acesso a informações sensíveis relativas às funções essenciais fica limitado ao pessoal autorizado do gestor de infraestrutura. As informações sensíveis não são transmitidas a outras entidades pertencentes a uma empresa verticalmente integrada.

6. O disposto no n.º 1 do presente artigo não prejudica os poderes decisórios dos Estados-Membros em matéria de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura ferroviária nem as competências dos Estados-Membros em matéria de financiamento e tarifação da utilização da infraestrutura e de repartição da capacidade, tal como definido no artigo 4.º, n.º 2, e nos artigos 8.º, 29.º e 39.º.».

5) São aditados os seguintes artigos:

«Artigo 7.º-A

Independência das funções essenciais

1. Os Estados-Membros asseguram que o gestor de infraestrutura goze de independência organizativa e decisória no que respeita às funções essenciais, dentro dos limites definidos no artigo 4.º, n.º 2, e nos artigos 29.º e 39.º.

2. Em aplicação do n.º 1, os Estados-Membros asseguram em especial que:
 - a) As empresas ferroviárias ou outras entidades jurídicas não exerçam influência decisiva no gestor de infraestrutura no que respeita às funções essenciais, sem prejuízo do papel que cabe aos Estados-Membros para determinar o quadro tarifário, o quadro de repartição da capacidade e as regras concretas de tarifação, nos termos dos artigos 29.º e 39.º;
 - b) As empresas ferroviárias ou outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada não tenham influência decisiva nas nomeações e exonerações das pessoas responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais;
 - c) A mobilidade das pessoas responsáveis pelas funções essenciais não crie conflitos de interesse.
3. Os Estados-Membros podem decidir que a tarifação da utilização da infraestrutura e a repartição dos canais horários sejam feitas por um organismo de tarifação e/ou por um organismo de repartição independentes de qualquer empresa ferroviária do ponto de vista jurídico, organizativo e decisório. Nesse caso, os Estados-Membros podem decidir não aplicar o disposto no artigo 7.º, n.º 2 e n.º 3, alíneas c) e d).

O artigo 7.º, n.º 3, alínea a), e n.º 4, aplicam-se *mutatis mutandis* aos chefes das divisões encarregadas da gestão da infraestrutura e da prestação dos serviços ferroviários.

4. As disposições da presente diretiva relativas às funções essenciais do gestor de infraestrutura aplicam-se ao organismo de tarifação e/ou de repartição independente.

Artigo 7.º-B

Imparcialidade do gestor de infraestrutura em matéria de gestão do tráfego e planeamento da manutenção

1. Os Estados-Membros asseguram que as funções de gestão do tráfego e de planeamento da manutenção sejam exercidas de forma transparente e não discriminatória, e que as pessoas responsáveis por tomar decisões no que respeita a essas funções não sejam afetadas por conflitos de interesses.
2. No que respeita à gestão do tráfego, os Estados-Membros asseguram que as empresas ferroviárias, em caso de perturbações que as afetem, tenham acesso pleno e atempado às informações pertinentes. Se o gestor de infraestrutura conceder um acesso mais amplo ao processo de gestão do tráfego, deve concedê-lo às empresas ferroviárias em causa de forma transparente e não discriminatória.
3. No que respeita ao planeamento a longo prazo da grande manutenção e/ou à renovação da infraestrutura ferroviária, o gestor de infraestrutura consulta os candidatos e tem na melhor conta possível as preocupações expressas.

O gestor de infraestrutura efetua a planificação das operações de manutenção de forma não discriminatória.

Artigo 7.º-C

Externalização e partilha das funções do gestor de infraestrutura

1. Desde que não dê origem a conflitos de interesse e que a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis seja garantida, o gestor de infraestrutura pode:
 - a) Externalizar funções a uma entidade diferente, desde que esta não seja, não controle, nem seja controlada por uma empresa ferroviária. Numa empresa verticalmente integrada, as funções essenciais não podem ser externalizadas a nenhuma outra entidade da empresa verticalmente integrada, a menos que essa entidade exerça exclusivamente funções essenciais;
 - b) Externalizar a execução de obras e tarefas conexas de desenvolvimento, manutenção e renovação da infraestrutura ferroviária a empresas ferroviárias ou a outras empresas que controlem ou sejam controladas pela empresa ferroviária.

O gestor de infraestrutura mantém os poderes de fiscalização relativamente ao exercício das funções descritas no artigo 3.º, ponto 2, e é por este exercício responsável em última instância. As entidades que exerçam funções essenciais fazem-no nos termos dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B e 7.º-D.

2. Em derrogação do artigo 7.º, n.º 1, as funções de gestão de infraestrutura podem ser exercidas por diversos gestores de infraestrutura, incluindo partes em acordos de parceria entre o setor público e o setor privado, desde que todos preencham os requisitos do artigo 7.º, n.ºs 2 a 6, e dos artigos 7.º-A, 7.º-B e 7.º-D, e assumam plena responsabilidade pelo exercício das funções em causa.

3. Caso não sejam atribuídas funções essenciais a um operador das instalações de alimentação elétrica, este fica isento das regras aplicáveis aos gestores de infraestrutura, desde que seja assegurado o cumprimento das disposições pertinentes relativas ao desenvolvimento da rede, em particular o artigo 8.º.

4. Sob reserva de fiscalização pela entidade reguladora ou por outro órgão independente competente determinado pelos Estados-Membros, o gestor de infraestrutura pode celebrar acordos de cooperação com uma ou mais empresas ferroviárias, de forma não discriminatória, a fim de obter benefícios para os consumidores, como a redução dos custos ou a melhoria do desempenho da parte da rede abrangida pelo acordo.

Esse órgão fiscaliza a execução desses acordos e, caso se justifique, pode aconselhar que sejam revogados.

Artigo 7.º-D

Transparência financeira

1. Respeitando os procedimentos nacionais aplicáveis em cada Estado-Membro, as receitas provenientes das atividades de gestão da rede de infraestruturas, incluindo os fundos públicos, só podem ser utilizadas pelo gestor de infraestrutura para financiar as suas próprias atividades, incluindo o serviço dos seus empréstimos. O gestor de infraestrutura pode também utilizar essas receitas para pagar dividendos a proprietários da empresa, que podem ser quaisquer acionistas privados, mas não as empresas que façam parte de uma empresa verticalmente integrada e que exerçam controlo tanto sobre uma empresa ferroviária como sobre o gestor de infraestrutura.

2. Os gestores de infraestrutura não concedem, direta ou indiretamente, empréstimos a empresas ferroviárias.

3. As empresas ferroviárias não concedem, direta ou indiretamente, empréstimos a gestores de infraestrutura.

4. Os empréstimos entre entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada só são concedidos, desembolsados e servidos a taxas e condições de mercado que reflitam o perfil de risco individual da entidade em causa.

5. Os empréstimos entre entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada concedidos antes de 24 de dezembro de 2016 continuam até ao seu vencimento, desde que tenham sido contraídos a taxas de mercado e que sejam efetivamente desembolsados e servidos.

6. Os serviços oferecidos por outras entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada ao gestor de infraestrutura são prestados com base em contratos e pagos a preços de mercado ou a preços que reflitam o custo de produção, mais uma margem de lucro razoável.

7. As dívidas imputadas ao gestor de infraestrutura são claramente separadas das dívidas imputadas a outras entidades jurídicas pertencentes a empresas verticalmente integradas. O serviço destas dívidas é separado. Tal não obsta a que o pagamento final das dívidas seja efetuado através de uma empresa que faça parte de uma empresa verticalmente integrada e que exerça, controlo tanto sobre uma empresa ferroviária como sobre um gestor de infraestrutura, ou através de outra entidade dessa empresa.

8. A contabilidade do gestor de infraestrutura e das outras entidades jurídicas pertencentes a uma empresa verticalmente integrada é mantida de uma forma que assegure o cumprimento do presente artigo e permita uma contabilidade separada e circuitos financeiros transparentes no seio da empresa.

9. Nas empresas verticalmente integradas, o gestor de infraestrutura conserva registos pormenorizados das relações comerciais e financeiras com as outras entidades jurídicas no seio dessa empresa.

10. Se um organismo de tarifação e/ou de repartição independente exercer funções essenciais nos termos do artigo 7.º-A, n.º 3, e os Estados-Membros não aplicarem o artigo 7.º, n.º 2, as disposições do presente artigo aplicam-se *mutatis mutandis*. As referências ao gestor de infraestrutura, à empresa ferroviária e a outras entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada no presente artigo devem entender-se como sendo referências às respetivas divisões da empresa. O cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente artigo é demonstrado na contabilidade separada das respetivas divisões da empresa.

Artigo 7.º-E

Mecanismos de coordenação

Os Estados-Membros asseguram que sejam criados mecanismos adequados que realizem a coordenação entre os seus principais gestores de infraestrutura e todas as empresas ferroviárias interessadas, bem como os candidatos referidos no artigo 8.º, n.º 3. Se for pertinente, podem ser convidados a participar representantes dos utilizadores dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros, bem como autoridades nacionais, locais ou regionais. A entidade reguladora em causa pode participar na qualidade de observador. A coordenação diz respeito, nomeadamente:

- a) Às necessidades dos candidatos em matéria de manutenção e desenvolvimento da capacidade da infraestrutura;
- b) Ao conteúdo dos objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores incluídos nos contratos a que se refere o artigo 30.º e dos incentivos a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, e sua aplicação;
- c) Ao conteúdo e à aplicação das especificações da rede a que se refere o artigo 27.º;
- d) A questões de intermodalidade e de interoperabilidade;
- e) A outras questões relacionadas com as condições de acesso e utilização da infraestrutura e com a qualidade dos serviços do gestor de infraestrutura.

O gestor de infraestrutura elabora e publica orientações para a coordenação, em consulta com as partes interessadas. A coordenação realiza-se pelo menos uma vez por ano e o gestor de infraestrutura publica no seu sítio *web* uma panorâmica das atividades desenvolvidas nos termos do presente artigo.

A coordenação nos termos do presente artigo não prejudica o direito de os requerentes recorrerem para a entidade reguladora, nem os poderes da entidade reguladora nos termos do artigo 56.º.

Artigo 7.º-F

Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura

1. Tendo em vista facilitar a prestação de serviços ferroviários eficientes e eficazes na União, os Estados-Membros asseguram que os seus principais gestores de infraestrutura participem e cooperem numa rede que se reúne periodicamente para:

- a) Desenvolver a infraestrutura ferroviária da União;
- b) Apoiar a execução atempada e eficiente do espaço ferroviário europeu único;
- c) Proceder ao intercâmbio das melhores práticas;
- d) Acompanhar e avaliar o desempenho;
- e) Contribuir para as atividades de acompanhamento do mercado a que se refere o artigo 15.º;
- f) Resolver os estrangulamentos transfronteiriços; e
- g) Debater a aplicação dos artigos 37.º e 40.º.

Para efeitos da alínea d), a rede identifica os princípios e as práticas comuns do acompanhamento e da avaliação do desempenho de uma forma coerente.

A coordenação nos termos do presente número não prejudica o direito de os requerentes recorrerem para a entidade reguladora, nem os poderes da entidade reguladora nos termos do artigo 56.º.

2. A Comissão é membro da rede. A Comissão apoia o trabalho da rede e facilita a coordenação.».

6) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte número:

«1-A. Sem prejuízo das obrigações internacionais da União e dos Estados-Membros, os Estados-Membros que tenham fronteira com um país terceiro podem limitar o direito de acesso previsto no presente artigo para os serviços explorados, de e para esse país terceiro, numa rede cuja bitola seja diferente da rede ferroviária principal na União, caso ocorram distorções da concorrência no transporte ferroviário transfronteiriço entre os Estados-Membros e o país terceiro em causa. Tais distorções podem resultar, nomeadamente, da falta de um acesso não discriminatório à infraestrutura ferroviária e aos serviços conexos no país terceiro em causa.

Se um Estado-Membro tencionar adotar, nos termos do presente número, uma decisão para limitar o direito de acesso, apresenta o projeto de decisão à Comissão e consulta os outros Estados-Membros.

Se, no prazo de três meses após ter apresentado o projeto de decisão, nem a Comissão nem nenhum Estado-Membro formularem objeções, o Estado-Membro em causa pode adotar a decisão.

A Comissão pode adotar atos de execução que especifiquem o procedimento a adotar para efeitos da aplicação do presente número. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.»;

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, as empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros para fins de exploração dos serviços de transporte ferroviário de passageiros. As empresas ferroviárias podem embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação. Esse direito inclui o acesso às infraestruturas de ligação das instalações de serviço a que se refere o anexo II, ponto 2, da presente diretiva.»;

c) São suprimidos os n.ºs 3 e 4.

7) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros podem limitar o direito de acesso previsto no artigo 10.º, n.º 2, para os serviços de transporte de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado local de destino, quando o mesmo itinerário ou um itinerário alternativo forem objeto de um ou vários contratos de serviço público, se o exercício desse direito comprometer o equilíbrio económico do contrato ou contratos de serviço público em questão.»;

b) No n.º 2, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«2. A fim de determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público seria comprometido, a entidade ou entidades reguladoras competentes referidas no artigo 55.º efetuam uma análise económica objetiva e baseiam a sua decisão em critérios predefinidos. Essa determinação é feita mediante pedido de uma das seguintes entidades, apresentado no prazo de um mês a contar da data de receção da informação sobre o serviço de transporte de passageiros pretendido a que se refere o artigo 38.º, n.º 4:

- a) A autoridade ou autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público;
- b) Outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo;
- c) O gestor de infraestrutura;
- d) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.»;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. A entidade reguladora fundamenta a sua decisão e especifica as condições em que a reapreciação da decisão pode ser requerida, no prazo de um mês a contar da data da sua notificação, por uma das partes a seguir indicadas:

- a) A autoridade ou autoridades competentes;
- b) O gestor de infraestrutura;

- c) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público;
- d) A empresa ferroviária que solicita o acesso.

Caso decida que o equilíbrio económico de um contrato público seria comprometido pelo serviço de transporte de passageiros pretendido a que se refere o artigo 38.º, n.º 4, a entidade reguladora indica as eventuais alterações desse serviço que assegurariam o cumprimento das condições para a concessão do direito de acesso previsto no artigo 10.º, n.º 2.º;

- d) Ao n.º 4 é aditado o seguinte parágrafo:

«Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades da rede a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão adota, até 16 de dezembro de 2018, atos de execução que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos da aplicação dos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo, no que respeita aos serviços nacionais de transporte de passageiros. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.º;

- e) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Os Estados-Membros podem também limitar o direito de acesso à infraestrutura ferroviária para fins de exploração de serviços nacionais de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado destino dentro do mesmo Estado-Membro caso:

- a) Os direitos exclusivos de encaminhar passageiros entre essas estações tenham sido concedidos por um contrato de serviço público adjudicado antes de 16 de junho de 2015, ou
- b) Tenha sido concedido, mediante um processo concorrencial equitativo, um direito/uma autorização adicional para explorar serviços comerciais de transporte de passageiros em concorrência com outro operador entre essas estações até 25 de dezembro de 2018,

e caso esses operadores não recebam qualquer compensação por explorar esses serviços.

Essa limitação pode continuar a aplicar-se durante a validade inicial do contrato ou da autorização, ou até 25 de dezembro de 2026, consoante o período que for mais curto.».

- 8) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 11.º-A

Serviços de passageiros de alta velocidade

1. Tendo em vista desenvolver os mercados dos serviços de passageiros de alta velocidade, promovendo a utilização otimizada das infraestruturas disponíveis, e de incentivar a competitividade dos serviços de passageiros de alta velocidade com efeitos benéficos para os passageiros, sem prejuízo do disposto no artigo 11.º, n.º 5, o exercício do direito de acesso previsto no artigo 10.º para os serviços de passageiros de alta velocidade só pode ser sujeito aos requisitos estabelecidos pela entidade reguladora nos termos do presente artigo.

2. Caso a entidade reguladora determine, na sequência da análise prevista no artigo 11.º, n.ºs 2, 3 e 4, que o serviço de transporte de passageiros de alta velocidade previsto entre um determinado local de partida e um determinado destino compromete o equilíbrio económico de um contrato de serviço público que abranja o mesmo itinerário ou um itinerário alternativo, indica possíveis alterações do serviço para assegurar o cumprimento das condições de concessão do direito de acesso previsto no artigo 10.º, n.º 2. Essas alterações podem consistir, nomeadamente, numa modificação do serviço previsto.».

«Artigo 13.º-A

Sistemas comuns de informação e de bilhética única

1. Sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) e da Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (**), os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias que prestam serviços nacionais de transporte de passageiros participem num sistema comum de informação e bilhética integrada para a venda de bilhetes, de bilhetes únicos e de reservas, ou delegar poderes nas autoridades competentes para criarem um tal sistema. Se esse sistema for criado, os Estados-Membros asseguram que o mesmo não provoque distorções de mercado nem discriminação entre as empresas ferroviárias, e que seja gerido por uma entidade jurídica, pública ou privada, ou por uma associação de todas as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros.

2. A Comissão acompanha a evolução do mercado ferroviário no que respeita à introdução e à utilização dos sistemas comuns de informação e de bilhética única e avalia a necessidade de tomar medidas a nível da União, tendo em conta as iniciativas do mercado. A Comissão tem particularmente em conta o acesso não discriminatório dos passageiros dos serviços ferroviários aos dados necessários para o planeamento de viagens e para a reserva de bilhetes. Até 31 de dezembro de 2022, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a disponibilidade de tais sistemas comuns de informação e de bilhética única, acompanhado, se necessário, de propostas legislativas.

3. Os Estados-Membros exigem que as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros estabeleçam planos de emergência e assegurem que esses planos de emergência sejam devidamente coordenados para prestar assistência aos passageiros, na aceção do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, em caso de perturbação importante dos serviços.

(*) Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (JO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

(**) Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).».

9) Ao artigo 19.º é aditada a seguinte alínea:

«e) Condenadas por infrações graves a obrigações decorrentes, nos termos do direito nacional, de convenções coletivas vinculativas, se aplicável.».

10) No artigo 32.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. As tarifas de utilização da infraestrutura para a utilização dos corredores ferroviários definidos no Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão (*) podem ser diferenciadas para incentivar o equipamento dos comboios com o ETCS em conformidade com a versão adotada pela Decisão 2008/386/CE da Comissão (**) e com as versões posteriores. Essa diferenciação não deve acarretar nenhum aumento global das receitas do gestor de infraestrutura.

Os Estados-Membros podem decidir que a diferenciação das tarifas de utilização da infraestrutura não se aplique às linhas ferroviárias especificadas no Regulamento (UE) 2016/919, que só podem ser utilizadas por comboios equipados com o ETCS.

Os Estados-Membros podem decidir alargar a diferenciação a linhas ferroviárias não especificadas no Regulamento (UE) 2016/919.

(*) Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

(**) Decisão 2008/386/CE da Comissão, de 23 de abril de 2008, que altera o anexo A da Decisão 2006/679/CE sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu convencional, e o anexo A da Decisão 2006/860/CE relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade (JO L 136 de 24.5.2008, p. 11).».

11) No artigo 38.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Caso um candidato tencione solicitar capacidade de infraestrutura para explorar um serviço de transporte de passageiros num Estado-Membro em que o direito de acesso à infraestrutura ferroviária seja limitado nos termos do artigo 11.º, informa os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras em causa no prazo mínimo de 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que o pedido de capacidade se refere. A fim de poderem avaliar o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras em causa asseguram que todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público, todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º e todas as empresas ferroviárias que executem o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte de passageiros sejam informadas sem demora injustificada, no prazo máximo de 10 dias.».

12) No artigo 53.º, ao n.º 3 é aditado o seguinte parágrafo:

«Se a entidade reguladora o considerar necessário, pode solicitar que o gestor de infraestrutura disponibilize essas informações.».

13) No artigo 54.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor de infraestrutura toma todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da normalidade. Para esse efeito, elabora um plano de emergência que contenha uma lista dos diversos organismos a informar em caso de incidentes graves ou de perturbações graves da circulação ferroviária. Em caso de perturbação com impacto potencial no tráfego transfronteiriço, o gestor de infraestrutura comunica todas as informações pertinentes aos outros gestores de infraestruturas cuja rede e cujo tráfego possam ser afetados pela perturbação. Os gestores de infraestruturas em causa colaboram para restabelecer a normalidade do tráfego transfronteiriço.».

14) O artigo 56.º é alterado do seguinte modo:

a) Ao n.º 1 são aditadas as seguintes alíneas:

«h) À gestão do tráfego;

i) Ao planeamento da renovação e à manutenção programada ou não programada;

j) Ao cumprimento dos requisitos, incluindo os que dizem respeito a conflitos de interesse, estabelecidos no artigo 2.º, n.º 13, e nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D.»;

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Sem prejuízo da competência das autoridades nacionais responsáveis pela concorrência para assegurar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários, a entidade reguladora é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários, nomeadamente nos mercados dos serviços de passageiros de alta velocidade, e as atividades dos gestores de infraestrutura no que respeita ao n.º 1, alíneas a) a j). Em particular, a entidade reguladora verifica o cumprimento do n.º 1, alíneas a) a j), por sua própria iniciativa, a fim de prevenir a discriminação dos candidatos. A entidade reguladora verifica, em particular, se as especificações da rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor de infraestrutura poderes discricionários que possam ser usados para discriminar candidatos.»;

c) No n.º 9, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«9. A entidade reguladora analisa as queixas eventuais e, se for caso disso, solicita as informações pertinentes e inicia consultas com todas as partes relevantes, no prazo de um mês após a receção da queixa. A entidade reguladora decide de todas as queixas, toma medidas para resolver a situação e informa as partes interessadas da sua decisão fundamentada num prazo predeterminado razoável, que não pode exceder seis semanas a contar da data de receção de todas as informações pertinentes. Sem prejuízo da competência das autoridades responsáveis pela concorrência para assegurar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários, a entidade reguladora deve decidir, se for caso disso, por sua própria iniciativa das medidas adequadas para corrigir discriminações contra candidatos, distorções do mercado e outras situações indesejáveis nestes mercados, nomeadamente no que respeita ao n.º 1, alíneas a) a j).»;

d) O n.º 12 passa a ter a seguinte redação:

«12. A fim de verificar a conformidade das disposições relativas à separação das contas estabelecidas no artigo 6.º e das disposições relativas à transparência financeira estabelecidas no artigo 7.º-D, a entidade reguladora é competente para efetuar auditorias ou para mandar efetuar auditorias externas ao gestor de infraestrutura, aos operadores de instalações de serviço e, se for caso disso, às empresas ferroviárias. No caso de empresas verticalmente integradas, estas competências são alargadas de forma a abranger todas as entidades jurídicas. A entidade reguladora tem o direito de solicitar todas as informações pertinentes. Em particular, a entidade reguladora é competente para exigir que o gestor de infraestrutura, os operadores de instalações de serviço e todas as empresas ou outras entidades que efetuam ou integram diferentes tipos de transporte ferroviário ou de gestão da infraestrutura, conforme referido no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 13.º, apresentem, na totalidade ou em parte, as informações contabilísticas enumeradas no anexo VIII com o grau de detalhe suficiente considerado necessário e proporcionado.»

Sem prejuízo da competência das autoridades nacionais responsáveis pelas questões relativas aos auxílios estatais, a entidade reguladora pode também utilizar as contas relacionadas com questões relativas aos auxílios estatais para tirar conclusões, que comunica àquelas autoridades.

Os fluxos financeiros a que se refere o artigo 7.º-D, n.º 1, os empréstimos a que se refere o artigo 7.º-D, n.ºs 4 e 5, e as dívidas a que se refere o artigo 7.º-D, n.º 7, estão sujeitos à fiscalização da entidade reguladora.

Caso um Estado-Membro tenha designado a entidade reguladora como a entidade competente independente a que se refere o artigo 7.º-C, n.º 4, a entidade reguladora examina os acordos de cooperação a que se refere esse artigo.».

15) O artigo 57.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte número:

«3-A. Caso assuntos relacionados com um serviço internacional exijam decisões de duas ou mais entidades reguladoras, as entidades reguladoras em causa colaboram na preparação das respetivas decisões a fim de resolver o problema. Para o efeito, as entidades reguladoras em causa desempenham as suas funções nos termos do artigo 56.º.»;

b) O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:

«8. As entidades reguladoras definem os princípios e as práticas comuns de tomada das decisões para as quais sejam competentes nos termos da presente diretiva. Destes princípios e práticas comuns fazem parte disposições para a resolução dos litígios que surjam no âmbito do n.º 3-A. Com base na experiência das entidades reguladoras e nas atividades da rede a que se refere o n.º 1, e, se for necessário, para assegurar uma cooperação eficaz entre as entidades reguladoras, a Comissão pode adotar atos de execução que definam esses princípios e práticas comuns. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.»;

c) É aditado o seguinte número:

«10. No que se refere a decisões relativas a infraestruturas binacionais, os dois Estados-Membros em causa podem decidir exigir, em qualquer momento, após 24 de dezembro de 2016, que haja coordenação entre as entidades reguladoras em causa, para que as suas decisões surtam efeitos semelhantes.».

16) No artigo 63.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Até 31 de dezembro de 2024, a Comissão avalia o impacto da presente diretiva no setor ferroviário e apresenta um relatório sobre a sua aplicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

O relatório avalia nomeadamente o desenvolvimento dos serviços ferroviários de alta velocidade e a existência de práticas discriminatórias no que respeita ao acesso às linhas de alta velocidade. A Comissão pondera a necessidade de apresentar propostas legislativas.

Até à mesma data, a Comissão avalia se ainda subsistem práticas discriminatórias ou outros tipos de distorção da concorrência em relação aos gestores de infraestrutura que façam parte de uma empresa verticalmente integrada. Se for adequado, a Comissão apresenta propostas legislativas.».

Artigo 2.º

1. Não obstante o artigo 3.º, n.º 2, os Estados-Membros adotam e publicam, até 25 de dezembro de 2018, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como é feita a referência.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 3.º

1. A presente diretiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O artigo 1.º, pontos 6 a 8 e 11, é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2019, a tempo do horário de serviço com início em 14 de dezembro de 2020.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 14 de dezembro de 2016.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

M. SCHULZ

Pelo Conselho

O Presidente

I. KORČOK
