

DECISÃO DELEGADA (UE) 2017/2075 DA COMISSÃO
de 4 de setembro de 2017
que substitui o anexo VII da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho que
estabelece um espaço ferroviário europeu único

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 43.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Os procedimentos de repartição de capacidade devem ser transparentes, não deixando de ter em conta a eficiência do processo de repartição, assim como as preocupações de ordem operacional de todas as partes interessadas em causa relativas à utilização e à manutenção da infraestrutura ferroviária.
- (2) Os candidatos à repartição de capacidade de infraestrutura devem poder apresentar pedidos de capacidade a incluir no horário de serviço anual entre o prazo para apresentação de pedidos respeitantes ao projeto de horário de serviço e a mudança do horário de serviço.
- (3) Uma vez atribuídos os canais horários, os direitos contratuais do candidato incluem o direito de rejeitar ou aprovar um pedido de reprogramação apresentado pelo gestor da infraestrutura.
- (4) As restrições temporárias de capacidade são necessárias para manter a infraestrutura e os respetivos equipamentos em bom estado e permitir o desenvolvimento da infraestrutura em conformidade com as necessidades do mercado.
- (5) Os candidatos deverão receber atempadamente informações sobre futuras restrições de capacidade que lhes permitam adaptar as suas atividades e necessidades de transporte em conformidade com as restrições de capacidade da infraestrutura. Caso já haja informações sobre futuras restrições de capacidade publicadas no início do período de apresentação de pedidos de capacidade a incluir no horário de serviço anual, haveria menor necessidade de reprogramar canais horários já atribuídos.
- (6) Os gestores de infraestrutura devem, não só ter em conta as suas próprias despesas quando se trata de escolher entre diferentes alternativas de restrições de capacidade, mas também as restrições comerciais e operacionais dos candidatos em causa e os riscos de transporte que passam a estar associados a modos de transporte menos respeitadores do ambiente.
- (7) Os gestores da infraestrutura devem criar, publicar e aplicar critérios transparentes no que diz respeito ao desvio de comboios e à repartição de uma capacidade restrita a diferentes tipos de tráfego. Podem fazê-lo em conjunto ou individualmente no que diz respeito às suas restrições de capacidade.
- (8) Os gestores da infraestrutura devem adaptar as suas especificações de rede e os seus procedimentos de gestão de horários a fim de assegurar a conformidade atempada com as novas regras em matéria de restrições de capacidade introduzidas pela presente decisão.
- (9) No que se refere às operações ferroviárias que se estendam por mais de uma rede, os respetivos gestores de infraestrutura devem coordenar-se para minimizar o impacto das restrições de capacidade de tráfego e para sincronizar as intervenções num determinado itinerário ou evitar restringir a capacidade num itinerário alternativo.
- (10) Por motivos de clareza jurídica, e tendo em conta o número de alterações que é necessário introduzir no anexo VII da Diretiva 2012/34/UE, esse anexo deverá ser substituído na íntegra. Além disso, a fim de simplificar o quadro normativo, uma decisão delegada consiste no instrumento jurídico adequado, uma vez que impõe normas claras e circunstanciadas que não requerem a transposição pelos Estados-Membros, assegurando uma aplicação uniforme célere em toda a União.

⁽¹⁾ JO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

- (11) Em resultado do calendário da mudança do horário de serviço em conformidade com o ponto 2 do anexo da presente decisão e dos prazos necessários para a coordenação, a consulta e a publicação das restrições de capacidade previstas nos pontos 8 a 11 do anexo da presente decisão, os gestores de infraestrutura só serão capazes de cumprir pela primeira vez os requisitos dos pontos 8 a 11 relativos à mudança do horário de serviço, a produzir efeitos em dezembro de 2019, no que diz respeito à segunda ronda de publicação, e dezembro de 2020, no que se refere à primeira ronda de publicação, os requisitos do ponto 12 relativos à mudança do horário de serviço, a produzir efeitos em dezembro de 2018 e os requisitos dos pontos 14 a 17 relativos à mudança do horário de serviço, a produzir efeitos em dezembro de 2018.
- (12) A Diretiva 2012/34/UE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O anexo VII da Diretiva 2012/34/UE é substituído pelo anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 4 de setembro de 2017.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

«ANEXO VII

**CALENDÁRIO DO PROCESSO DE REPARTIÇÃO
(referido no artigo 43.º)**

- (1) O horário de serviço é fixado uma vez por ano civil.
- (2) A mudança do horário de serviço tem lugar à meia-noite do segundo sábado de dezembro. Qualquer ajustamento a efetuar após o inverno, nomeadamente para ter em conta, se for caso disso, as alterações de horários do tráfego regional de passageiros, tem lugar à meia-noite do último sábado de junho de cada ano ou, sempre que necessário, com outra periodicidade entre estas datas. Os gestores de infraestrutura podem decidir datas diferentes; nesse caso, devem informar a Comissão se o tráfego internacional puder ser afetado.
- (3) Os pedidos de capacidade a incluir no horário de serviço devem ser recebidos o mais tardar 12 meses antes da mudança do horário de serviço. O gestor de infraestrutura deve também considerar os pedidos recebidos após o prazo.
- (4) O mais tardar 11 meses antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura assegura o estabelecimento de canais horários internacionais provisórios em cooperação com os outros gestores de infraestrutura relevantes. O gestor de infraestrutura assegura, na medida do possível, que esses canais horários sejam respeitados nos processos subsequentes.
- (5) O mais tardar quatro meses após o prazo referido no ponto 3, o gestor de infraestrutura prepara e publica um projeto de horário de serviço.
- (6) O gestor de infraestrutura toma uma decisão relativa aos pedidos recebidos após o termo do prazo referido no ponto 3, em conformidade com um processo publicado na especificação de rede.

O gestor de infraestrutura pode proceder a uma alteração do canal horário atribuído caso seja necessário assegurar o melhor ajustamento possível de todos os pedidos de canais e tal seja aprovado pelo candidato ao qual o canal tenha sido atribuído. O gestor de infraestrutura deve atualizar o projeto de horário de serviço o mais tardar um mês antes da mudança do horário de serviço, a fim de incluir todos os canais horários atribuídos após o prazo referido no ponto 3.

- (7) No caso de comboios que mudam de rede, e chegam com um atraso teórico não superior a 10 horas e, a partir de 14 de dezembro de 2019, 18 horas, o gestor de infraestrutura da outra rede não deve considerar o canal horário cancelado ou apresentar um pedido de atribuição de outro canal horário, incluindo se decidir atribuir um canal horário diferente, exceto se o candidato o informar de que o comboio não entrará na segunda rede. O gestor de infraestrutura comunica sem demora ao candidato o canal horário atualizado ou o novo canal horário incluindo, caso seja diferente, a ligação entre esse número de canal horário e o número do canal horário cancelado.
- (8) No que se refere às restrições temporárias da capacidade das linhas ferroviárias, por razões tais como trabalhos na infraestrutura, incluindo restrições de velocidade associadas, peso por eixo, comprimento do comboio, tração ou gabarito («restrições de capacidade»), com uma duração superior a sete dias consecutivos e relativamente aos quais mais de 30 % volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, cujo itinerário seja mudado, ou que seja substituído por outros modos de transporte, os gestores de infraestrutura em causa publicam todas as restrições de capacidade e os resultados preliminares da consulta aos candidatos pela primeira vez pelo menos 24 meses, na medida em que forem conhecidas, e, de forma atualizada, pela segunda vez, pelo menos 12 meses antes da mudança do horário de serviço em causa.
- (9) Os gestores de infraestrutura em causa estabelecem igualmente um mecanismo através do qual discutem essas restrições de capacidade, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, em conjunto com os candidatos interessados, as associações de gestores de infraestruturas referidas no artigo 40.º, n.º 1, e os principais operadores das instalações de serviço em causa antes de serem publicadas pela primeira vez, a não ser que os gestores de infraestrutura e os candidatos concordem que tal mecanismo não é necessário. Estas discussões conjuntas devem contribuir para preparar os horários, incluindo a definição de itinerários alternativos.

- (10) Quando da publicação pela primeira vez das restrições de capacidade em conformidade com o ponto 8, o gestor de infraestrutura deve lançar uma consulta aos candidatos e aos principais operadores das instalações de serviço em causa acerca das restrições de capacidade. Quando é necessária uma coordenação em conformidade com o ponto 11 entre a primeira e a segunda publicação das restrições de capacidade, os gestores de infraestrutura consultam pela segunda vez os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa entre o final dessa coordenação e a segunda publicação da restrição de capacidade.
- (11) Antes de publicar as restrições de capacidade em conformidade com o ponto 8, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, os gestores de infraestruturas em causa, incluindo os que possam ser afetados pela mudança de itinerário dos comboios, devem coordenar entre si as restrições de capacidade que possam envolver um cancelamento, a mudança de itinerário de um canal horário ou uma substituição por outros modos de transporte.

A coordenação antes da segunda publicação deve ficar pronta:

- a) o mais tardar 18 meses antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante mais de 30 dias consecutivos;
- b) o mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 30 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante mais de sete dias consecutivos;
- c) o mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante sete dias consecutivos ou menos.

Os gestores de infraestrutura devem, sempre que necessário, convidar os candidatos em atividade nas linhas em causa e os principais operadores das instalações de serviço em causa a envolverem-se nessa coordenação.

- (12) No que se refere às restrições da capacidade com uma duração de sete dias consecutivos ou menos que não carecem de publicação em conformidade com o ponto 8 e relativamente às quais mais de 10 % do volume de tráfego estimado para determinada linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado ou seja substituído por outros modos de transporte, que ocorram durante o horário de serviço seguinte e das quais o gestor de infraestrutura se aperceba, o mais tardar seis meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura consulta os candidatos em causa acerca das restrições de capacidade previstas e comunica as restrições de capacidade atualizadas pelo menos quatro meses antes da mudança do horário de serviço. O gestor de infraestrutura deve fornecer informações pormenorizadas acerca dos canais horários propostos para comboios de passageiros o mais tardar após quatro meses e, para comboios de mercadorias, o mais tardar um mês antes do início da restrição da capacidade, exceto se o gestor de infraestrutura e os candidatos em causa chegarem a acordo sobre um prazo mais curto.
- (13) Os gestores de infraestruturas podem decidir aplicar limiares mais rigorosos para as restrições de capacidade com base em percentagens inferiores dos volumes de tráfego estimados ou durações mais curtas do que as indicadas no presente anexo, ou ainda aplicar critérios adicionais aos nele referidos, na sequência de consulta aos candidatos e aos operadores das instalações. Os gestores de infraestruturas publicam os limiares e critérios de agregação das restrições de capacidade nas suas especificações da rede nos termos do anexo IV, ponto 3.
- (14) O gestor de infraestrutura pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos nos pontos 8 a 12 caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ou se a sua aplicação se revelasse ineficaz em termos de custos ou irresponsável no que diz respeito à vida ou condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa chegarem a acordo. Nesses casos e no caso de quaisquer outras restrições de capacidade não sujeitas a consulta em conformidade com outras disposições do presente anexo, o gestor de infraestrutura deve consultar imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa em causa.
- (15) As informações a fornecer pelo gestor de infraestrutura em conjugação com os pontos 8, 12 ou 14 devem incluir:
- a) o dia planeado,
 - b) o período do dia e, assim que possa ser estabelecida, a hora do início e do fim da restrição de capacidade,
 - c) a secção da linha afetada pela restrição, e,
 - d) sempre que for aplicável, a capacidade das linhas alternativas.

O gestor de infraestrutura deve publicar essas informações, ou uma hiperligação que lhes dê acesso, nas suas especificações da rede, tal como se refere no anexo IV, ponto 3, devendo mantê-las atualizadas.

- (16) No que se refere às restrições de capacidade com uma duração de pelo menos 30 dias consecutivos e que afetem mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea, o gestor de infraestrutura fornece aos candidatos, a pedido destes, durante a primeira ronda de consultas, uma comparação das condições a estabelecer em pelo menos duas alternativas de restrições de capacidade. O gestor de infraestrutura deve conceber essas alternativas com base nas informações prestadas pelos candidatos por ocasião dos respetivos pedidos e conjuntamente com estes últimos.

A comparação deve, para cada alternativa, incluir pelo menos:

- a) a duração da restrição da capacidade,
- b) os encargos indicativos devidos que se esperam para a infraestrutura,
- c) a capacidade disponível nas linhas alternativas,
- d) os itinerários alternativos disponíveis, e
- e) os tempos de viagem indicativos.

Antes de efetuar uma escolha entre alternativas às restrições de capacidade, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos interessados e ter em conta os impactos das diferentes opções sobre esses candidatos e sobre os utilizadores dos serviços.

- (17) No que se refere às restrições de capacidade com uma duração superior a 30 dias consecutivos e que afetem mais de 50 % do volume de tráfego estimado para determinada linha férrea, o gestor de infraestrutura estabelece critérios para a alteração de itinerários por tipos de comboios e serviços, tendo em conta os condicionalismos operacionais e comerciais do candidato, exceto se estes condicionalismos operacionais resultarem de decisões de gestão ou organização do candidato e sem prejuízo do objetivo de redução de custos do gestor da infraestrutura em conformidade com o artigo 30.º, n.º 1. O gestor de infraestrutura deve publicar nas especificações da rede estes critérios, juntamente com uma repartição provisória da capacidade restante dos diferentes tipos de serviços ferroviários sempre que agir em conformidade com o ponto 8. No final da consulta, e sem prejuízo das obrigações do gestor de infraestrutura nos termos do anexo IV, ponto 3, o gestor de infraestrutura, com base no *feedback* recebido dos candidatos, fornece às empresas ferroviárias em causa uma repartição indicativa por tipo de serviço da capacidade restante.»
-