

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	<i>I Comunicações</i>	
	Comissão	
90/C 34/01	ECU.....	1
90/C 34/02	Quadro recapitulativo dos concursos, publicados no <i>Suplemento do Jornal Oficial das Comunidades Europeias</i> , financiados pela Comunidade Económica Europeia, no âmbito do Fundo Europeu de Desenvolvimento (FED) ou do orçamento comunitário (Semana de 6 a 10 de Fevereiro de 1990)	2
90/C 34/03	Comunicações da Comissão em conformidade com o disposto no artigo 115º do Tratado CEE	3
90/C 34/04	Anúncio de concurso para a assistência técnica fornecida à Comissão das Comunidades Europeias para a implementação do programa <i>Eurotechnet</i> para a promoção da inovação no domínio da formação profissional resultante de mudanças tecnológicas	4
90/C 34/05	Comunicação da Comissão, nos termos do nº 3 do artigo 15º do Regulamento (CEE) nº 3897/89 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1989, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1990 aos produtos têxteis originários dos países em vias de desenvolvimento	7
	<i>II Actos preparatórios</i>	
	Comissão	
90/C 34/06	Proposta de directiva do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro da Comunidade	8
90/C 34/07	Proposta de directiva do Conselho que altera o Regulamento (CEE) nº 1191/69 relativo à acção dos Estados-membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável.....	11
90/C 34/08	Proposta de decisão do Conselho relativa à implantação de uma rede ferroviária europeia de alta velocidade	13
90/C 34/09	Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 75/130/CEE relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-membros	15

I

(Comunicações)

COMISSÃO

ECU (*)

13 de Fevereiro de 1990

(90/C 34/01)

Montante na moeda nacional para uma unidade:

Franco belga e Franco luxemburguês conv.	42,6533	Peseta espanhola	131,874
Franco belga e Franco luxemburguês fin.	42,6533	Escudo português	179,772
Marco alemão	2,04024	Dólar dos Estados Unidos	1,21097
Florim neerlandês	2,29951	Franco suíço	1,82008
Libra esterlina	0,719016	Coroa sueca	7,44503
Coroa dinamarquesa	7,87855	Coroa norueguesa	7,85797
Franco francês	6,93581	Dólar canadiano	1,45389
Lira italiana	1515,38	Xelim austríaco	14,3669
Libra irlandesa	0,769552	Marco finlandês	4,80209
Dracma grega	192,193	Iene japonês	175,009
		Dólar australiano	1,60776
		Dólar neozelandês	2,04038

A Comissão dispõe actualmente de um telex de resposta automática que dá a cotação das moedas mais importantes. Este serviço funciona diariamente das 15 h 30 m às 13 h do dia seguinte.

Procedimento de utilização:

- chamar o telex nº 23789 em Bruxelas,
- dar o seu próprio número de telex,
- introduzir o código «cccc» que acciona o disparo do sistema de resposta automática, o qual transmite a seguir as cotações do ECU,
- não interromper a transmissão cujo término será automaticamente assinalado pelo código «ffff».

Nota: A Comissão possui igualmente um telex com um sistema de resposta automática (nº 21791) que fornece os dados diários para cálculo dos montantes compensatórios monetários no âmbito da aplicação da política agrícola comum.

(*) Regulamento (CEE) nº 3180/78 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1978 (JO nº L 379 de 30. 12. 1978, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 1971/89 (JO nº L 189 de 4. 7. 1989, p. 1).

Decisão 80/1184/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1980 (Convenção de Lomé) (JO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 34).

Decisão nº 3334/80/CECA da Comissão, de 19 de Dezembro de 1980 (JO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 27).

Regulamento Financeiro, de 16 de Dezembro de 1980, relativo ao orçamento geral das Comunidades Europeias (JO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 23).

Regulamento (CEE) nº 3308/80 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980 (JO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 1).

Decisão do Conselho dos Governadores do Banco Europeu de Investimento de 13 de Maio de 1981 (JO nº L 311 de 30. 10. 1981, p. 1).

Quadro recapitulativo dos concursos, publicados no *Suplemento do Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, financiados pela Comunidade Económica Europeia, no âmbito do Fundo Europeu de Desenvolvimento (FED) ou do orçamento comunitário

(Semana de 6 a 10 de Fevereiro de 1990)

(90/C 34/02)

Nº do concurso	Nº e data do Jornal Oficial Suplemento «S»	País	Objecto	Data limite para remeter as propostas
3165	S 25 de 6. 2. 1990	Angola	AO-Luanda: Fornecimentos diversos	11. 4. 1990
3154	S 27 de 8. 2. 1990	Fiji	FJ-Suva: Fornecimentos diversos	2. 4. 1990
3104	S 27 de 8. 2. 1990	Ilha Maurícia	MU-Port Louis: Instalações de armazenagem de batatas (<i>rectificação</i>)	11. 4. 1990
3191	S 28 de 9. 2. 1990	Índia	IN-Nova Deli: Adubo	8. 3. 1990

Comunicações da Comissão em conformidade com o disposto no artigo 115º do Tratado CEE
(90/C 34/03)

A Comissão, pela Decisão C(90) 258, de 8 de Fevereiro de 1990, em conformidade com o disposto no artigo 115º do Tratado CEE, rejeitou um recurso introduzido pela República Francesa a fim de ser autorizada a excluir do tratamento comunitário as importações de *parkas*, anoraques, blusões e semelhantes, da categoria de produtos 21, originários de Hong-Kong e Taiwan e introduzidos em livre prática nos outros Estados-membros.

A decisão é aplicável após a data da presente decisão e até 30 de Setembro de 1990.

O texto desta decisão pode ser obtido na Comissão, em Bruxelas (tel. 02/235 23 64; telefax 02/235 01 20 ou 235 01 21).

A Comissão, pela Decisão C(90) 259, de 8 de Fevereiro de 1990, autorizou a República Francesa a excluir do tratamento comunitário *parkas*, anoraques, blusões e semelhantes, da categoria de produtos 21, originários da China e Coreia do Sul e introduzidos em livre prática nos outros Estados-membros.

A decisão é aplicável após a data da presente decisão e até 30 de Setembro de 1990.

O texto desta decisão pode ser obtido na Comissão, em Bruxelas (tel. 02/235 23 64; telefax 02/235 01 20 ou 235 01 21).

A Comissão, pela Decisão C(90) 260, de 8 de Fevereiro de 1990, em conformidade com o disposto no artigo 115º do Tratado CEE, rejeitou um recurso introduzido pela República Francesa a fim de ser autorizada a excluir do tratamento comunitário as importações de camisas e camisetas, tecidas, da categoria de produtos 8, originários de Hong-Kong e introduzidos em livre prática nos outros Estados-membros.

A decisão é aplicável após a data da presente decisão e até 30 de Setembro de 1990.

O texto desta decisão pode ser obtido na Comissão, em Bruxelas (tel. 02/235 23 64; telefax 02/235 01 20 ou 235 01 21).

Anúncio de concurso para a assistência técnica fornecida à Comissão das Comunidades Europeias para a implementação do programa *Eurotecnet* para a promoção da inovação no domínio da formação profissional resultante de mudanças tecnológicas

(90/C 34/04)

I. NOME E MORADA DO SERVIÇO CONTRATANTE

Comissão das Comunidades Europeias,
Task Force «Recursos Humanos, Educação, Formação e Juventude»,
rue de la Loi 200,
B-1049 Bruxelas.

II. PROCESSO

Concurso público.

III. OBJECTO E PARTICIPAÇÃO

1. Introdução

1.1. Por forma a auxiliar a Comissão na execução da Decisão 89/657/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1989 ⁽¹⁾, que estabelece um programa de acção de promoção da inovação em matéria de formação profissional resultante das mudanças tecnológicas na Comunidade Europeia (*Eurotecnet*), a Comissão das Comunidades Europeias procura o apoio técnico de uma organização para executar as tarefas seguidamente resumidas.

1.2. Estas tarefas relacionam-se com o conjunto do programa *Eurotecnet* e, em especial, com as medidas de apoio 1, 2 e 3 deste programa (tal como se encontram definidas no anexo da decisão).

2. Resumo do programa

2.1. Primeiro conjunto de medidas de apoio

2.1.1. O primeiro conjunto de medidas de apoio destina-se à promoção da utilização de abordagens inovadoras para adaptar a formação inicial e contínua às mudanças tecnológicas.

2.1.2. Nas medidas acima referidas é dada prioridade:

- à criação de uma rede comunitária de projectos de demonstração inovadores concebidos nos Estados-membros e ao estabelecimento de ligações entre os projectos a nível comunitário,

- ao encorajamento da cooperação transnacional na concepção de projectos de demonstração em ligação com os sectores público e privado,

- ao desenvolvimento de programas para a formação profissional dos formadores,

- à aplicação de métodos que garantam o intercâmbio e a transferência do conteúdo do programa entre os Estados-membros,

- à criação de consórcios de formação e tecnologia para desenvolver a formação tecnológica das empresas e dos candidatos a emprego,

- à criação de um serviço comunitário de centralização para a exploração e o intercâmbio de materiais didácticos,

- ao estabelecimento de cooperação com o Cedefop em matéria de organização de visitas de estudo transnacionais,

- ao apoio de medidas aplicadas nos Estados-membros, mediante actividades de divulgação, intercâmbio ou transferência.

2.2. Segundo conjunto de medidas de apoio

2.2.1. O segundo conjunto de medidas de apoio destina-se a possibilitar a realização de trabalho de investigação e de análise, por forma a adaptar as disposições relativas à formação inicial ou contínua às consequências das mudanças tecnológicas. Este trabalho será realizado conjuntamente com os projectos de demonstração e dará apoio científico ao programa.

2.2.2. Nas medidas acima referidas é dada prioridade:

- ao desenvolvimento de novos modelos e abordagens pedagógicas com o objectivo de os integrar nos esquemas de formação profissional que utilizam, especialmente, métodos de aprendizagem multimédia,

- à melhoria das metodologias utilizadas na formação profissional em novas tecnologias de grupos marginalizados ou menos favorecidos e do seu acesso a este tipo de formação,

- à análise dos resultados de programas de investigação e de desenvolvimento tecnológico, especialmente de programas apoiados pela Comunidade, e à avaliação do seu impacto nos requisitos relativos às qualificações e aptidões.

⁽¹⁾ JO nº L 393 de 30. 12. 1989.

2.3. Terceiro conjunto de medidas de apoio

2.3.1. O terceiro conjunto de medidas de apoio destina-se a estabelecer diversas campanhas de informação e actividades que garantam uma ampla difusão do conhecimento adquirido com o programa.

2.3.2. Nas medidas acima referidas é dada prioridade:

- à organização de conferências a nível comunitário e nos Estados-membros sobre questões-chave que possibilitem o estudo da ligação existente entre a formação profissional e as tecnologias,
- à organização de seminários europeus, colóquios especializados, seminários de intercâmbio inter-projectos e de mesas redondas,
- ao estabelecimento de cooperação entre os Estados-membros no que se refere à utilização de bases de dados e ao fornecimento de informação sobre a oferta de formação e de qualificações,
- à preparação de publicações nas línguas oficiais da Comunidade, com o objectivo de dar informação sobre o programa e as suas actividades.

2.4. Quarto conjunto de medidas de apoio

2.4.1. O quarto conjunto de medidas de apoio diz respeito à assistência técnica para o apoio global do programa, que é objecto do presente anúncio de concurso, à avaliação contínua do programa, à divulgação e transferência dos resultados obtidos e ao fornecimento de informação e assistência técnica para os procedimentos de avaliação externa previstos no artigo 11º da decisão.

3. Actividades de apoio necessárias

3.1. Correlacionada com as actividades acima referidas, a organização seleccionada para fornecer assistência técnica à Comissão, relativamente ao programa *Eurotecnnet*, irá contribuir para a animação, coordenação e administração técnica do programa no seu conjunto, bem como para a divulgação dos seus resultados. Este facto pressuporá o trabalho em todas as línguas oficiais da Comunidade. Exigir-se-á à organização seleccionada, entre outros, que:

- a) Auxilie a Comissão no desenvolvimento e execução das orientações gerais que presidem ao programa *Eurotecnnet* e ao apoio financeiro disponível ao abrigo do mesmo programa;
- b) Auxilie a Comissão no desenvolvimento de critérios pormenorizados para a acção comunitária;

- c) Auxilie a Comissão no escrutínio e análise das candidaturas recebidas;
- d) Prepare, quando necessário, seminários, colóquios especializados, seminários de intercâmbio inter-projectos, mesas redondas e conferências;
- e) Produza, a pedido da Comissão, documentos de trabalho sobre as questões em causa nas línguas que a Comissão determinar;
- f) Processe todos os pedidos de informação relativos à disponibilidade de bolsas e subsídios ao abrigo do programa *Eurotecnnet* e que forneça a orientação e o aconselhamento adequado às pessoas que solicitem essa informação;
- g) Efectue o pagamento de bolsas e subsídios aos beneficiários de acordo com as instruções recebidas da Comissão;
- h) Prepare publicações e documentação, incluindo material de informação, sobre o programa ou sobre actividades específicas realizadas ao abrigo do programa em todas as línguas comunitárias;
- i) Forneça as estruturas de documentação, tradução e secretariado adequadas às exigências do programa;
- j) Mantenha ligações contínuas com o Cedefop no que se refere ao programa de visitas de estudo;
- k) Mantenha ligações contínuas com as estruturas designadas pelos Estados-membros relacionadas com o programa.

4. Proponentes

4.1. As organizações interessadas devem já possuir ou devem estar dispostas a estabelecer uma base em Bruxelas, a partir da qual as actividades relacionadas com o apoio técnico à Comissão irão ser realizadas. As organizações interessadas devem poder demonstrar ter experiência em questões ligadas à promoção da inovação na formação profissional, por forma a ter em consideração as mudanças tecnológicas, experiência de criação de serviços de apoio a projectos de cooperação transnacionais, experiência de realização de transferência de experiências entre os Estados-membros no domínio da formação e de cobertura linguística de uma ampla variedade de línguas maternas.

4.2. A título indicativo e sem prejuízo dos pormenores que serão futuramente incluídos no processo de concurso, a Comissão poderá solicitar a assistência de cerca de oito a dez pessoas em 1990, podendo este número elevar-se, num período posterior, a cerca de doze a quinze pessoas. Serão necessários conhecimentos linguísticos de um amplo leque de línguas maternas.

5. Base jurídica

A base jurídica do apoio técnico a ser prestado pela organização escolhida assumirá a forma de um con-

trato, anualmente renovável, que abranja os cinco anos da duração do programa, com início em 1 de Agosto de 1990. Este contrato incluirá as condições gerais que a Comissão aplica a contratos deste tipo; para mais pormenores poderá consultar-se o processo do concurso.

IV. PROCESSAMENTO DO CONCURSO

6. Documentos do concurso

6.1. O processo do concurso pode ser obtido na Comissão das Comunidades Europeias, *Task Force* «Recursos Humanos, Educação, Formação e Juventude», rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles, ao cuidado do sr. T. Mawson (a partir de 31 de Janeiro de 1990).

7. Apresentação das propostas

7.1. As propostas devem ser entregues na Comissão das Comunidades Europeias, *Task Force* «Recursos Humanos, Educação, Formação e Juventude», ao cuidado do sr. T. Mawson, bureau Joseph II 37, 4/11, o mais tardar até às 16 horas do dia 30 de Março de 1990, se forem entregues por mão própria.

7.2. As propostas podem ser enviadas:

- a) De preferência pelo correio;
- b) Directamente à pessoa acima mencionada.

As propostas enviadas pelo correio devem ser registadas.

7.3. Farão prova de entrega da proposta: o carimbo do correio ou o recibo datado e assinado pelo funcionário da *Task Force* acima mencionada, que a recebeu.

7.4. A proposta deverá ser enviada dentro de dois sobrescritos fechados. Do sobrescrito interior, para além da menção do endereço indicado no anúncio do concurso, deve constar a menção seguinte: «Invitation to tender n.º TSRH 01/90. Tender by (name or organization). No to be opened by the internal mail department».

Serão excluídos os sobrescritos autocolantes que podem ser abertos sem deixar marcas.

7.5. Da proposta farão parte:

- os estatutos da pessoa jurídica proponente,
- o organigrama de execução do programa,
- um orçamento pormenorizado, cobrindo um período de cinco anos do programa e tendo em

conta o facto de que a Comissão das Comunidades Europeias está isenta de quaisquer taxas e impostos, nomeadamente, o imposto sobre o valor acrescentado.

7.6. A proposta, em três exemplares, deverá ser redigida numa das línguas oficiais da Comunidade e enviada para o endereço acima referido.

A fim de facilitar a compreensão e acelerar a análise das propostas, seria conveniente que a proposta fosse acompanhada de uma tradução em língua inglesa ou francesa quando o texto original for redigido numa outra língua oficial da Comunidade.

7.7. O envio da proposta implica a aceitação prévia das condições definidas nas «condições gerais que se aplicam aos contratos». Ver processo de concurso.

8. Selecção da organização

8.1. As propostas serão avaliadas com base nos seguintes critérios:

- a capacidade das organizações, comprovada pelas suas propostas, para satisfazer as exigências acima referidas e definidas pormenorizadamente no processo do concurso,
- o orçamento proposto,
- as garantias profissionais e financeiras do proponente e o seu estatuto jurídico.

8.2. A proposta será válida por seis meses a contar da data limite de apresentação das propostas.

8.3. Constituiu-se uma comissão *ad hoc* para a abertura das propostas, formada pelo:

- sr. Charters d'Azevedo, chefe da unidade «Educação e Formação nas Novas Tecnologias»,
- sr. T. Mawson, funcionário da mesma unidade,
- sr.ª S. Evans, assistente do director da *Task Force*.

8.4. A comissão *ad hoc* abrirá os sobrescritos no dia 11 de Abril de 1990, às 11 horas, e tem por tarefa a verificação da conformidade das propostas enviadas.

8.5. A Comissão reserva-se o direito de negociar com a pessoa jurídica da sua escolha.

8.6. Os proponentes serão informados do resultado das suas propostas.

8.7. As condições financeiras do contrato serão expressas em ecus. O montante global é calculado ao *pro rata* do orçamento disponível da Comissão.

Comunicação da Comissão, nos termos do nº 3 do artigo 15º do Regulamento (CEE) nº 3897/89 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1989, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1990 aos produtos têxteis originários dos países em vias de desenvolvimento (¹)

(90/C 34/05)

Nos termos do nº 3 do artigo 15º do Regulamento (CEE) nº 3897/89 do Conselho, a Comissão comunica que foram atingidos os tectos pautais comunitários a seguir referidos:

Nº de ordem	Categoria	Origem	Montant do tecto
40.0160	16	Índia	94 000 peças
40.0270	27	Índia	248 000 peças
40.0280	28	Tailândia	104 000 peças
40.0280	28	Paquistão	104 000 peças
40.0385	38 B	China	1 tonelada
40.0385	38 B	Paquistão	1 tonelada
40.0385	38 B	Hong Kong	1 tonelada
40.0390	39	Paquistão	96 toneladas
40.0400	40	Índia	35 toneladas
40.0580	58	China	54 toneladas
40.0590	59	Índia	295 toneladas
40.0590	59	China	59 toneladas
40.0750	75	Tailândia	9 000 peças
40.0880	88	China	2 toneladas
40.0970	97	China	4 toneladas
42.1610	161	China	70 toneladas

(¹) JO nº L 383 de 30. 12. 1989.

II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta de directiva do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro da Comunidade*COM(89) 564 final**(Apresentada pela Comissão em 1 de Dezembro de 1989)**(90/C 34/06)*

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

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

Considerando que a eficácia do sistema ferroviário no mercado interno e nos trajectos em trânsito deverá ser melhorado no contexto dum mercado competitivo, tendo entretanto em conta as características específicas dos caminhos de ferro;

Considerando que, para a prossecução de tais objectivos, há que tomar medidas adequadas para eliminar os obstáculos à livre prestação de serviços, à luz de experiências concretas;

Considerando que os futuros desenvolvimento e eficiente exploração da rede ferroviária exigem que se faça a distinção entre a exploração de serviços de transporte e a exploração da infra-estrutura; que, para tornar tal distinção efectiva, é necessário que, em todos os casos, aquelas duas actividades sejam geridas separadamente e tenham contabilidades distintas;

Considerando que, por motivos de transparência, os Estados-membros deverão estatuir e tornar públicas as condições a que ficarão sujeitas as empresas de caminho de ferro para o prosseguimento de actividades ou para o estabelecimento nos respectivos territórios, bem como as regras que regularão o seu direito de acesso às infra-estruturas nacionais;

Considerando que, para facilitar o transporte entre Estados-membros, as empresas de caminho de ferro devem poder constituir agrupamentos com empresas de transporte ferroviário estabelecidas em outros Estados-membros;

Considerando que deve ser garantido a tais agrupamentos internacionais o direito de acesso, bem como de trânsito, à infra-estrutura dos Estados-membros em que estão estabelecidas as empresas associadas e o direito de trânsito nos outros Estados-membros quando assim o exigir o serviço internacional prestado;

Considerando que, na falta de regras comuns quanto à repartição dos custos de infra-estrutura e para assegurar a igualdade de tratamento entre modos de transporte, os Estados-membros devem estabelecer e tornar públicas as regras que regularão os montantes a pagar pelas empresas de transporte ferroviário e respectivos grupos pela utilização da infra-estrutura ferroviária; que essas regras devem fundamentar-se nos princípios de não-discriminação e de concorrência leal entre os modos de transporte;

Considerando que os Estados-membros devem conceder aos operadores da infra-estrutura uma compensação pelos prejuízos incorridos sempre que e na medida em que aqueles tenham sido compelidos a facturar às empresas de caminho de ferro um preço inferior ao custo;

Considerando que, para que os caminhos de ferro se tornem eficazes e competitivos relativamente aos outros modos de transporte, os Estados-membros deverão garantir às empresas de transporte ferroviário um estatuto de operador independente actuando de acordo com princípios comerciais;

Considerando que, para tal fim, os Estados-membros deverão especialmente velar por que as empresas públicas de transporte tenham uma estrutura financeira sólida e que qualquer reorganização financeira que se revele necessária seja efectuada de acordo com as disposições do Tratado aplicáveis;

Considerando que é necessário instituir um comité consultivo que assista a Comissão e acompanhe a aplicação da presente directiva,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

SECÇÃO I

Objectivo e âmbito de aplicação

Artigo 1º

Constitui objectivo da presente directiva encorajar o desenvolvimento na Comunidade de um caminho de ferro eficiente e adaptado às necessidades de um mercado único.

Artigo 2º

1. Para efeitos da presente directiva entende-se por:

- a) «Empresa de caminho de ferro», qualquer empresa estabelecida na Comunidade e cujo propósito seja o fornecimento de serviços de transporte ferroviário, em especial as seguintes empresas:
- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
 - Danske Statsbaner (DSB),
 - Deutsche Bundesbahn (DB),
 - Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ),
 - Red Nacional de los Ferrocarriles Espa oles (RENFE),
 - Société nationale des chemins de fer français (SNCF),
 - Iarnr d Eireann (IE),
 - Ente Ferrovie dello Stato (FS),
 - Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
 - Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),
 - Caminhos de Ferro Portugueses EP (CP),
 - British Rail (BR),
 - Northern Ireland Railways (NIR);
- b) «Agrupamento internacional», qualquer agrupamento de empresas de caminho de ferro compreendendo, no mínimo, duas empresas estabelecidas em Estados-membros distintos e criado com vista   explora o de serviços de transporte entre Estados-membros;
- c) «Operador de infra-estrutura», qualquer entidade pública ou empresa que explore a infra-estrutura ferroviária.

2. A presente directiva não se aplica às empresas de caminho de ferro cuja actividade se limite   explora o de transportes urbanos e suburbanos tal como definidos no não 5 do artigo 1 o do Regulamento (CEE) não 1191/69 do Conselho (1).

Artigo 3º

Os Estados-membros estatuir o as condi es financeiras e outras, incluindo o processo de autoriza o, a que as empresas ter o de obedecer para se estabelecerem como empresas de caminho de ferro e terem acesso às infra-estruturas nacionais.

SECÇÃO II

Infra-estrutura ferroviária

Artigo 4º

Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias ao desenvolvimento das respectivas infra-estruturas nacionais, tendo em conta as necessidades globais da Comunidade. Para tal efeito, os Estados-membros adoptarão e tornarão públicas as medidas relativas   infra-estrutura em conformidade com os princípios a seguir definidos.

Artigo 5º

1. As empresas de caminho de ferro estabelecidas em conformidade com o artigo 3 o terão acesso, em condi es equitativas,   infra-estrutura ferroviária nacional do país em que estejam estabelecidas.

2. Os agrupamentos internacionais beneficiam dos direitos de acesso e trânsito nas mesmas condi es, no que se refere   presta o de serviços internacionais respeitantes às rela es entre os Estados-membros onde estão estabelecidas as empresas que integram o agrupamento.

Artigo 6º

1. Os Estados-membros garantirão, até   entrada em vigor das regras comuns relativas   repartilha dos custos de infra-estruturas, que as empresas de caminho de ferro e os agrupamentos internacionais paguem um preço de acesso baseado nos princípios de não-discrimina o e de concorrência leal entre os modos de transporte.

2. Se o objectivo definido no não 1 implicar um preço de acesso inferior ao necessário   cobertura dos custos totais de infra-estrutura, o operador da infra-estrutura receberá do Estado-membro uma compensa o pelos preju os em que por tal facto incorre.

3. Os preços de acesso para cada linha são estabelecidos pelo operador da infra-estrutura, tendo em conta nomeadamente o total de comboios-quil metros efectuados e os condicionalismos específicos devidos a factores como a velocidade, a carga por eixo e a intensidade ou período de utiliza o.

(1) JO não L 156 de 28. 6. 1969, p. 1.

4. A Comunidade pode solicitar aos Estados-membros informações relativas:

- à utilização anual e às receitas das linhas utilizadas por, pelo menos, duas empresas de caminho de ferro,
- aos custos anuais de manutenção e de investimento para cada uma das linhas acima referidas,
- ao montante total das compensações concedidas nos termos do nº 2.

SECÇÃO III

Princípios comuns aplicáveis às empresas de caminho de ferro

Artigo 7º

1. Os Estados-membros garantirão a autonomia jurídica e a independência de gestão das empresas de caminho de ferro.
2. Os Estados-membros assegurarão o funcionamento das empresas de caminho de ferro de acordo com princípios comerciais e o seu direito a ajustarem a natureza da sua actividade ao mercado. Em especial, tais empresas têm direito a:
 - constituir ou participar em qualquer agrupamento internacional,
 - definir a organização interna, sem prejuízo do disposto no artigo 8º,
 - controlar a prestação, a comercialização e os preços dos serviços,
 - tomar as decisões que respeitam a pessoal, activos e aquisições,
 - desenvolver novos mercados, tecnologias ou serviços tendo em vista o aumento da rentabilidade a curto e longo prazos,
 - adoptar técnicas inovadoras de gestão julgadas úteis,
 - iniciar novas actividades nos domínios associados à actividade ferroviária, incluindo a criação de filiais ou a participação em empresas comuns,
 - negociar e estabelecer contratos comerciais com entidades públicas relativos, nomeadamente, à prestação de serviços públicos de transporte.

Artigo 8º

Os Estados-membros adoptarão as disposições necessárias para que as empresas de caminho de ferro que exploram igualmente a infra-estrutura organizem as actividades relativas à infra-estrutura e às operações de transporte em dois «departamentos» distintos que satisfaçam as condições estabelecidas no nº 3 do artigo 1º do Regulamento (CEE) nº 1191/69. As contabilidades dos departamentos são organizadas por forma a impossibilitar quaisquer transferências de fundos entre eles.

Artigo 9º

1. Os Estados-membros procederão de forma a que as empresas públicas de caminho de ferro disponham, em 1 de Janeiro de 1993, de uma situação financeira sólida, na acepção do nº 2.
2. Por «situação financeira sólida» entende-se a situação em que o balanço, estabelecido de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceites e reflectindo o valor real dos activos utilizados, após integração das eventuais transferências de propriedade e de responsabilidade financeira relativas à infra-estrutura, seja tal que os activos a longo prazo e um fundo de maneo de um valor adequado sejam financiados por um nível de capital apropriado e pelo passivo a longo prazo.
3. Os Estados-membros velarão igualmente por que os futuros investimentos no alargamento ou lançamento de actividades das empresas de caminho de ferro sejam cobertos por um aumento de capital adequado.
4. Na medida do necessário à prossecução do objectivo definido no nº 1 e em conformidade com os artigos 92º e 93º do Tratado, os Estados-membros podem, a título excepcional, contribuir para a reconstituição do capital. Tal contribuição pode, em especial, compreender a anulação das dívidas por transferência para encargo do Estado ou por constituição de um fundo de recuperação ou outra medida financeira equivalente.

SECÇÃO IV

Disposições finais

Artigo 10º

A Comissão será assistida por um comité de carácter consultivo, composto por representantes dos Estados-membros e presidido pelo representante da Comissão.

O representante da Comissão submeterá ao comité um projecto das medidas a adoptar. O comité emitirá o seu parecer sobre o projecto num prazo que o presidente fixará em função da urgência do assunto ou, se necessário, procedendo a uma votação.

O parecer será incluído na acta; os Estados-membros podem solicitar que as respectivas posições sejam inscritas na acta.

A Comissão dará a maior importância ao parecer do comité, informando-o da forma como o mesmo foi tido em conta.

Artigo 11º

As disposições da presente directiva são aplicáveis sem prejuízo do disposto na directiva do Conselho relativa aos procedimentos de aquisição das entidades fornecedoras de água, energia, serviços de transporte e serviços de telecomunicação.

Artigo 12º

A Decisão 75/327/CEE do Conselho ⁽¹⁾ é revogada.

Artigo 13º

1. Os Estados-membros farão entrar em vigor, o mais tardar até 1 de Janeiro de 1993 e após consulta à Comissão, as disposições de carácter legislativo, regulamentar ou administrativo necessárias à aplicação da presente directiva.

⁽¹⁾ JO nº L 152 de 12. 6. 1975, p. 3.

2. Desse facto informarão de imediato a Comissão, comunicando-lhe as disposições legislativas nacionais adoptadas no domínio abrangido pela presente directiva.

As disposições adoptadas nos termos no nº 1 referir-se-ão explicitamente à presente directiva.

Artigo 14º

São destinatários da presente directiva os Estados-membros.

Proposta de directiva do Conselho que altera o Regulamento (CEE) nº 1191/69 relativo à acção dos Estados-membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável

COM(89) 564 final

(Apresentada pela Comissão em 1 de Dezembro de 1989)

(90/C 34/07)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que um dos objectivos da política comum de transportes é a eliminação das disparidades nas obrigações inerentes à noção de serviço público que sejam susceptíveis de falsear de modo significativo as condições de concorrência no mercado dos transportes;

Considerando que o interesse público específico de que se revestem os serviços de transporte pode justificar a aplicação às suas actividades da noção de serviço público;

Considerando que as modalidades de prestação desses serviços devem ser estabelecidas entre as autoridades competentes e as empresas no âmbito de um contrato, a fim de assegurar a actividade comercial destas;

Considerando que, face às possibilidades oferecidas por tais contratos, a imposição por tempo indeterminado de

obrigações de serviço público deixa de ser justificável pela pertinência de satisfazer as necessidades dos transportes públicos, excepto no que diz respeito ao fornecimento de determinados serviços de transporte urbano, suburbano e regional;

Considerando que se torna, conseqüentemente, necessário alterar o Regulamento (CEE) nº 1191/69 do Conselho ⁽¹⁾ para estabelecer as regras gerais que regularão os contratos de serviço público,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

O Regulamento (CEE) nº 1191/69 é alterado como segue:

1. Os nºs 2, 3 e 4 do artigo 1º passam a ter a seguinte redacção:

«2. Os Estados-membros podem tomar medidas para a criação ou continuação de serviços públicos, se tal se revelar necessário para assegurar um transporte adequado numa linha ou área geográfica específica, com base em contratos a negociar com as empresas nos termos do disposto no artigo 14º

3. Os Estados-membros podem, todavia, continuar a impor as obrigações de serviço público a que se re-

⁽¹⁾ JO nº L 156 de 28. 6. 1969, p. 1.

fere o nº 1 aos serviços urbanos, suburbanos e regionais. Esses serviços devem ser explorados no âmbito de um departamento distinto que satisfaça as seguintes condições:

- a) Contabilidades separadas e clara afectação dos activos;
- b) Reconhecimento da autonomia interna no que respeita à gestão corrente e ao controlo dos sectores administrativo e contabilístico;
- c) Equilíbrio do balanço pelas receitas de exploração, incluindo as contribuições públicas e as compensações, sem auxílios de ou para um outro sector de actividade da empresa.

4. Os encargos financeiros suportados por uma empresa de transporte e que sejam decorrentes da imposição das obrigações de serviço público, referidas no nº 3, serão objecto de compensação de acordo com os métodos comuns previstos no presente regulamento.»

2. Ao artigo 1º é aditado um nº 5 com a seguinte redacção:

«5. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- “serviços urbanos e suburbanos”, os serviços de transporte de passageiros que funcionam de acordo com um sistema específico de tarifação a fim de darem resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como às necessidades do transporte de passageiros entre esse centro ou aglomeração e seus arredores,
- “serviços regionais”, os serviços de transporte destinados a fazer face às necessidades de transporte de uma região ou às necessidades de transporte entre uma região e os centros principais de transporte.»

3. O segundo parágrafo do nº 1 e o nº 2 do artigo 10º são suprimidos. O nº 3 do artigo 11º é igualmente suprimido.

4. A secção V passa a ter a seguinte redacção:

«SECÇÃO V

Contratos de serviço público

Artigo 14º

1. Por “contrato de serviço público” entende-se um contrato negociado e concluído entre um Estado-membro e uma empresa de transporte com o propósito de fornecer ao público um serviço urbano, suburbano ou regional adequado, respeitando a autonomia e os interesses comerciais da empresa de transporte.

2. Mediante o contrato de serviço público um Estado-membro pode garantir, em especial:

- o fornecimento de serviços de transporte que respondam a normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade,
- a exploração de serviços complementares,
- o transporte a preços e condições determinadas, em especial no que respeita a certas categorias de passageiros ou a determinadas linhas.

Um contrato de serviço público pode compreender quer o fornecimento de um serviço de tal forma que, sem o contrato, aquele acarretaria uma desvantagem económica para a empresa, quer a criação ou manutenção de um serviço de transporte que de outro modo não existiria.

3. Qualquer contrato de serviço público deve ser celebrado previamente e abranger, entre outras, as cláusulas seguintes:

- a) O período de vigência do contrato, que deve ser plurianual;
- b) As características dos serviços oferecidos, nomeadamente as normas de continuidade, regularidade, capacidade e qualidade;
- c) As regras de procedimento para a fixação ou reajustamento das tarifas dos serviços;
- d) O preço do contrato, o qual pode ser definido quer como complemento das receitas tarifárias — sempre que a empresa deva fixar os preços dentro de determinados limites estipulados no contrato — quer compreendendo as receitas tarifárias — quando o Estado-membro tiver conservado a faculdade de fixar as tarifas;
- e) A indicação clara e explícita dos meios e prazos de pagamento do preço do contrato;
- f) A possibilidade de introdução de cláusulas adicionais para o caso de ocorrerem alterações imprevisíveis;
- g) Eventuais disposições para amortização dos activos utilizados na exploração dos serviços.

4. Sempre que uma empresa desejar interromper ou introduzir modificações substanciais num serviço público deve informar previamente a autoridade competente, a qual pode solicitar o adiamento da decisão por um período suficiente para a organização de uma consulta pública. Se desejar manter o serviço, a autoridade competente deve iniciar negociações para o efeito no âmbito de um contrato de serviço público.

5. Na eventualidade de fracasso dessas negociações ou em caso de desacordo quanto à execução de um

contrato, as duas partes interessadas podem recorrer a uma comissão de arbitragem, cujos membros serão por elas designados. O serviço é mantido enquanto decorrer a análise arbitral. Na sua apreciação, a comissão de arbitragem deve ter em conta, nomeadamente:

- o interesse público geral,
- as características específicas do serviço,
- a cobertura dos custos reais do serviço.

As conclusões da comissão devem ser emitidas num prazo de três meses e vinculam ambas as partes.

6. A empresa tem direito a uma compensação, a atribuir de acordo com os métodos definidos na secção IV, relativa ao período anterior à celebração do contrato.

7. Os Estados-membros transmitirão à Comissão, até 31 de Março de cada ano, as informações relativas aos contratos de serviço público em vigor no ano precedente, em especial:

- um resumo do conteúdo dos novos contratos e eventuais aditamentos,
- as conclusões da comissão de arbitragem referida no nº 5,

- a avaliação geral dos contratos que tenham atingido o seu termo.

Os Estados-membros fornecerão à Comissão as informações complementares que esta lhes solicitar relativas às condições, exploração e resultados dos contratos de serviço público.»

5. O artigo 19º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 19º

1. O presente regulamento é aplicável às empresas de caminho de ferro abrangidas pela directiva do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro na Comunidade (1).

2. Não são abrangidas pelo presente regulamento as empresas de transporte cuja actividade principal seja o fornecimento de serviços de transporte local ou regional.»

Artigo 2º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Janeiro de 1992.

(1) Ver proposta de directiva na página 8 do presente Jornal Oficial.

Proposta de decisão do Conselho relativa à implantação de uma rede ferroviária europeia de alta velocidade

COM(89) 564 final

(Apresentada pela Comissão em 1 de Dezembro de 1989)

(90/C 34/08)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que o funcionamento do mercado interno requer o reforço e o aumento da eficácia das infra-estruturas de transporte entre as regiões da Comunidade Europeia, os quais poderão ser obtidos graças a uma rede ferroviária de alta velocidade para o transporte de passageiros e, eventualmente, de mercadorias;

Considerando que a Comissão apresentou ao Conselho, em 1986, um relatório intitulado «Rumo a uma rede eu-

ropeia de alta velocidade» (1); que o Parlamento Europeu apoiou uma acção comunitária nesse domínio (2) e que a Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus apresentou, em inícios de 1989, uma «proposta para uma rede europeia de alta velocidade»;

Considerando que é preocupante a situação de saturação do espaço aéreo e de numerosos eixos rodoviários e que o aumento das capacidades aérea e rodoviária implicaria importantes investimentos;

Considerando que a Comunidade deve dar prioridade ao desenvolvimento das tecnologias que menos agridem o ambiente;

Considerando que as infra-estruturas ferroviárias satisfazem essa exigência e beneficiariam do desenvolvimento da tecnologia da alta velocidade;

(1) COM(86) 341 final.

(2) Relatório Starita, PE 109.323.

Considerando que as acções desenvolvidas individualmente pelos Estados-membros devem inscrever-se num programa coordenado a nível comunitário em que seja assegurado um grau de compatibilidade que garanta a circulação óptima do material circulante; que serão assim criadas condições para que a Comunidade contribua para o financiamento da rede, em conformidade com os regulamentos do Conselho relativos ao apoio às infra-estruturas de transporte;

Considerando que a definição de um tal programa e a harmonização de certos parâmetros técnicos reveste, assim, um carácter urgente;

Considerando que a necessária coordenação na execução do programa e das acções definidas requer uma estreita concertação entre os Estados-membros e que tal coordenação deve processar-se no âmbito de um comité a criar junto da Comissão,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

As ligações ferroviárias de alta velocidade na Comunidade serão desenvolvidas no quadro de uma rede europeia que garantirá aos utentes um serviço de qualidade. A rede estará igualmente disponível ao transporte rápido de mercadorias nas secções com condições para esse transporte.

Artigo 2º

1. A rede ferroviária de alta velocidade, que ficará estreitamente ligada às redes ferroviárias existentes, compreende as linhas de alta velocidade e as linhas necessárias às ligações e prolongamentos.

2. São linhas de alta velocidade as que possibilitam realizar velocidades superiores a 200 quilómetros por hora nas vias novas e a 160 quilómetros por hora nas vias beneficiadas.

Artigo 3º

1. Será constituído junto da Comissão um comité que assegurará a concertação necessária ao desenvolvimento da rede referida no nº 2. O comité será composto por dois representantes de cada Estado-membro e por personalidades que a Comissão designará em função da sua competência. O comité é presidido pela Comissão, que assegurará igualmente o secretariado.

2. O comité poderá, se necessário, solicitar a participação de representantes de países terceiros interessados no desenvolvimento da rede.

Artigo 4º

1. O Conselho decidirá, o mais tardar até 31 de Dezembro de 1990 e de acordo com o procedimento previsto no artigo 75º do Tratado CEE, da configuração da rede futura de alta velocidade e do calendário de realização dos eixos prioritários para os próximos quinze anos.

2. No âmbito da definição desse calendário comunitário será fixado um nível suficiente de compatibilidade das infra-estruturas e equipamentos dos diferentes elementos da rede por forma a garantir uma circulação óptima do material circulante. O Conselho adoptará, de acordo com o procedimento previsto no artigo 75º do Tratado CEE, as directivas necessárias à harmonização técnica da rede.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros procederão a uma concertação quanto às acções a que se refere o artigo 4º, no âmbito do comité referido no artigo 3º.

2. Os projectos nacionais em matéria de infra-estruturas e de serviços ferroviários de alta velocidade, incluindo as suas principais características conceptuais, serão comunicados, em tempo útil e antes da sua adopção definitiva, pelos Estados-membros à Comissão, a qual informará os restantes Estados-membros.

3. Sempre que, num prazo de um mês após a comunicação referida no nº 2, um Estado-membro o solicite ou a Comissão o decida, as informações comunicadas serão objecto de concertação no comité referido no artigo 3º. Os pedidos para esse efeito deverão ser circunstanciados e precisar, nomeadamente, eventuais obstáculos ao funcionamento e coesão da rede.

4. O Estado-membro responsável por um projecto que seja objecto de concertação não o adoptará em definitivo nem dará início à sua execução antes de findo um prazo de seis meses a contar da data da comunicação referida no nº 2, a fim de possibilitar que haja acordo no comité e que sejam assim suprimidos os obstáculos ao funcionamento e coesão da rede a que se refere o artigo 1º.

5. O prazo referido no nº 4 é alargado para doze meses se a Comissão, nos três meses seguintes à apresentação da comunicação referida no nº 2, manifestar a intenção de propor uma directiva relativa ao assunto, nos termos do nº 2 do artigo 4º.

Artigo 6º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para assegurar o bom andamento do processo de concertação e, nomeadamente, para salvaguardar, se necessário, a confidencialidade das informações que na ocasião lhes sejam transmitidas.

2. O processo de concertação instituído na presente decisão não prejudica a competência dos comités já constituídos, em especial dos comités consultivos e técnicos, nomeadamente o Comité de Infra-estruturas instituído pela Decisão 78/174/CEE do Conselho (1).

Artigo 7º

São destinatários da presente decisão os Estados-membros.

(1) JO nº L 54 de 25. 2. 1978, p. 16.

Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 75/130/CEE relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-membros

COM(89) 564 final

(Apresentada pela Comissão em 1 de Dezembro de 1989)

(90/C 34/09)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Tendo em conta os resultados positivos da aplicação da Directiva 75/130/CEE do Conselho (¹), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 86/544/CEE (²),

Considerando que o agravamento dos problemas relativos à saturação das vias públicas, ao ambiente e à segurança rodoviária exige que, no interesse público, se desenvolvam com maior premência os transportes combinados, enquanto modo de transporte comercialmente atractivo e alternativo ao transporte rodoviário intracomunitário em longas distâncias;

Considerando que o incentivo, dado pela actual regulamentação comunitária, ao desenvolvimento dos transportes combinados não surtiu todos os efeitos esperados devido à liberalização em curso do transporte rodoviário convencional e que, consequentemente, se torna necessário alterar essa regulamentação com vista a um melhor aproveitamento das possibilidades oferecidas pelas diferentes técnicas;

Considerando que as regras que regulam os percursos iniciais e finais do transporte combinado caminho de ferro / estrada / via navegável não devem, tendo em conta o princípio de igualdade de tratamento e a vontade de promover equitativamente todos os tipos de transporte combinado, ser diferentes das que regulam o transporte combinado rodo-ferroviário;

Considerando que, com vista a incentivar um maior recurso ao transporte combinado, não deve ser objecto de quaisquer restrições o acesso às actividades de transporte rodoviário efectuadas no âmbito de transportes combinados intracomunitários;

Considerando que o desenvolvimento do transporte combinado facilitará o trânsito nos países alpinos;

Considerando que devem ser harmonizadas as regras existentes relativamente às isenções ou reembolsos fiscais aplicáveis aos veículos rodoviários utilizados no transporte combinado, por forma a torná-las mais eficazes e para garantir uma aplicação mais uniforme na Comunidade;

Considerando que deve ser facilitado o acesso das empresas que efectuam transportes por conta própria ao transporte combinado,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A Directiva 75/130/CEE é alterada como segue:

1. O terceiro travessão do nº 1 do artigo 1º passa a ter a seguinte redacção:

«— “transportes combinados que utilizam vias navegáveis”, os transportes rodoviários de mercadorias entre Estados-membros em que o automóvel pesado de mercadorias, o reboque, o semi-reboque (com ou sem tractor), a superestrutura amovível e o contentor de 20 pés ou mais são encaminhados por via navegável desde o porto fluvial de embarque apropriado mais próximo do ponto de carga até à estação de desembarque apropriada mais próxima do ponto de descarga.»

2. O artigo 6º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6º

1. Os transportadores rodoviários estabelecidos num Estado-membro e que satisfaçam as condições de acesso à profissão e de acesso ao mercado do transporte de mercadorias entre os Estados-membros têm direito a efectuar percursos iniciais e finais no âmbito do transporte combinado. Em especial, um transportador pode exercer temporariamente, em qualquer Estado-membro, uma actividade que inclua um percurso inicial ou final associado a um transporte combinado internacional sem necessitar de instalar ou registar um escritório, um estabelecimento comercial ou qualquer outro estabelecimento nesse Estado-membro.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 2º, o exercício das actividades de transporte nacional a que se re-

(¹) JO nº L 48 de 22. 2. 1975, p. 31.

(²) JO nº L 320 de 15. 11. 1986, p. 33.

fere o nº 1 por um transportador não-residente é regido pelas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor no Estado-membro em que é efectuada essa actividade de transporte; tais disposições são aplicadas aos transportadores não-residentes nas mesmas modalidades que o Estado-membro presume para os seus próprios transportadores e de forma a não serem exercidas contra os transportadores não-residentes quaisquer discriminações resultantes da nacionalidade ou do local de estabelecimento.»

3. O nº 1 do artigo 8º passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para que, a partir de 1 de Janeiro de 1985, os impostos que figuram no nº 3 aplicáveis aos veículos rodoviários (automóveis pesados de mercadorias, tractores, reboques ou semi-reboques) sejam, quando estes forem utilizados para transportes combinados, reduzidos ou reembolsados, num montante fixo ou ao *pro rata* dos percursos que tiverem efectuado por caminho de ferro ou via navegável, dentro dos limites e segundo as condições e modalidades fixadas pelos Estados-membros após consulta à Comissão.

As reduções e reembolsos referidos são acordados pelo Estado de matrícula dos veículos, com base nos percursos por caminho de ferro ou via navegável efectuados por um transporte combinado.

Os Estados-membros reembolsarão a totalidade dos impostos indirectos ou equivalentes aplicados ao veículo se este tiver efectuado, num período de doze meses, mais de 120 viagens nas quais tenha sido encaminhado, numa parte do trajecto total, por caminho de ferro ou via navegável, no âmbito de um transporte combinado internacional. Os Estados-membros podem exigir do transportador a justificação dessa utilização com base no documento referido no artigo 3º.

Caso não tenha sido efectuado o número de viagens referido, são aplicadas as seguintes reduções:

- entre 91 e 120 viagens: 75 % de redução dos impostos indirectos cobrados,
- entre 61 e 90 viagens: 50 % de redução dos impostos indirectos cobrados,
- entre 31 e 60 viagens: 25 % de redução dos impostos indirectos cobrados.

Sempre que a distância percorrida por caminho de ferro ou via navegável exceda 400 quilómetros a viagem é considerada dupla. Se a distância exceder 800 quilómetros a viagem é considerada tripla.»

4. O artigo 11º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 11º

Os percursos inicial e final efectuados no âmbito de um transporte combinado, tal como o define o nº 1 do artigo 1º, ficam isentos de qualquer regulamentação de tarifificação obrigatória.»

5. São aditados os seguintes artigos:

«Artigo 12º

O percurso inicial ou final de um transporte combinado é considerado — em derrogação à definição constante da primeira directiva do Conselho, de 23 de Julho de 1962, relativa ao estabelecimento de regras comuns para determinados transportes rodoviários de mercadorias entre Estados-membros ⁽¹⁾ — uma operação de transporte por conta própria se o percurso for efectuado por um tractor pertencente, adquirido a prestações ou alugado por uma empresa e conduzido pelos seus empregados, que seja destinatária ou esteja na origem das mercadorias transportadas e se o percurso, respectivamente, inicial ou final for uma operação de transporte por conta própria na acepção da directiva acima mencionada.

Artigo 13º

São destinatários da presente directiva os Estados-membros.

(¹) JO nº 70 de 6. 8. 1962, p. 2005/62.»

Artigo 2º

1. Os Estados-membros farão entrar em vigor, o mais tardar até 1 de Julho de 1990 e após consulta à Comissão, as medidas legislativas, regulamentares e administrativas necessárias à aplicação da presente directiva.

Desse facto informarão a Comissão, comunicando-lhe as disposições legislativas nacionais adoptadas no domínio abrangido pela presente directiva.

2. As disposições adoptadas por força do nº 1 farão explicitamente referência à presente directiva.

Artigo 3º

São destinatários da presente directiva os Estados-membros.

