

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	<i>I Comunicações</i>	
	Comissão	
98/C 321/01	ECU.....	1
98/C 321/02	Levantamento dos documentos transmitidos pela Comissão ao Conselho entre 5.10. e 9.10.1998 ⁽¹⁾	2
98/C 321/03	Notificação prévia de uma operação de concentração (Processo IV/M.1325 — Bayer/Chiron Diagnostics) ⁽¹⁾	3
98/C 321/04	Autorização de auxílios concedidos pelos Estados no âmbito das disposições dos artigos 92º e 93º do Tratado CE — A respeito dos quais a Comissão não levanta objecções.....	4
	<i>II Actos preparatórios</i>	
	Comissão	
98/C 321/05	Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 91/440/CEE relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽¹⁾	6
98/C 321/06	Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 95/18/CE relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ⁽¹⁾	8
98/C 321/07	Proposta de directiva do Conselho relativa à repartição de capacidade de infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança ⁽¹⁾	10

<u>Número de informação</u>	Índice (<i>continuação</i>)	Página
	III <i>Informações</i>	
	Comissão	
98/C 321/08	Resultados dos concursos (ajuda alimentar comunitária)	26
98/C 321/09	Sítio Web de informação sobre níveis de contingentes para produtos têxteis — Regulamento (CE) nº 3030/93 e (CE) nº 517/94 do Conselho	27

I

(Comunicações)

COMISSÃO

ECU (*)

19 de Outubro de 1998

(98/C 321/01)

Montante na moeda nacional para uma unidade:

Franco belga e		Marca finlandesa	5,94339
Franco luxemburguês	40,3285	Coroa sueca	9,36002
Coroa dinamarquesa	7,43313	Libra esterlina	0,708110
Marco alemão	1,95475	Dólar dos Estados Unidos	1,20627
Dracma grega	336,319	Dólar canadiano	1,86308
Peseta espanhola	166,151	Iene japonês	137,768
Franco francês	6,55449	Franco suíço	1,58684
Libra irlandesa	0,783799	Coroa norueguesa	8,96738
Lira italiana	1934,21	Coroa islandesa	81,6280
Florim neerlandês	2,20481	Dólar australiano	1,90624
Xelim austríaco	13,7526	Dólar neozelandês	2,26019
Escudo português	200,590	Rand sul-africano	6,82747

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 n.º 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 dispõe igualmente de telecopiadoras com respondedor automático (com os n.ºs 296 10 97 e 296 60 11) que fornecem dados diários relativos ao cálculo das taxas de conversão aplicáveis no âmbito da política agrícola comum.

(*) Regulamento (CEE) n.º 3180/78 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1978 (JO L 379 de 30.12.1978, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1971/89 (JO L 189 de 4.7.1989, p. 1).

Decisão 80/1184/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1980 (Convenção de Lomé) (JO L 349 de 23.12.1980, p. 34).

Decisão n.º 3334/80/CECA da Comissão, de 19 de Dezembro de 1980 (JO L 349 de 23.12.1980, p. 27).

Regulamento Financeiro de 16 de Dezembro de 1980, relativo ao orçamento geral das Comunidades Europeias (JO L 345 de 20.12.1980, p. 23).

Regulamento (CEE) n.º 3308/80 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980 (JO 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 L 311 de 30.10.1981, p. 1).

**LEVANTAMENTO DOS DOCUMENTOS TRANSMITIDOS PELA COMISSÃO AO
CONSELHO ENTRE 5.10. E 9.10.1998**

(98/C 321/02)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Estes documentos podem ser obtidos junto dos serviços de venda cujos endereços figuram na contracapa

Código	Nº de catálogo	Título	Data de adopção pela Comissão	Data de transmissão ao Conselho	Número de páginas
COM(1998) 550	CB-CO-98-564-PT-C	Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões: «Promover o espírito empresarial e a competitividade» Resposta da Comissão ao relatório e às recomendações da <i>Task Force</i> BEST ⁽¹⁾	30.9.1998	5.10.1998	33
COM(1998) 552	CB-CO-98-558-PT-C	27º relatório financeiro relativo ao Fundo Europeu de Orientação e de Garantia Agrícola FEOGA — secção Garantia — Exercício de 1997	5.10.1998	5.10.1998	104
COM(1998) 543	CB-CO-98-554-PT-C	Relatório anual do Fundo de Coesão 1997	7.10.1998	7.10.1998	158
COM(1998) 554	CB-CO-98-563-PT-C	Proposta de decisão do Conselho sobre a conclusão de um acordo em forma de troca de cartas entre a Comunidade Europeia e a República da Eslovénia relativo ao sistema de ecopontos a aplicar ao tráfego esloveno em trânsito na Áustria a partir de 1 de Janeiro de 1997	7.10.1998	7.10.1998	36
COM(1998) 555	CB-CO-98-559-PT-C	Relatório da Comissão ao Conselho sobre a produção e a comercialização do lúpulo (colheita de 1997)	7.10.1998	7.10.1998	25
COM(1998) 556	CB-CO-98-565-PT-C	Comunicação da Comissão ao Conselho, Parecer relativo às recomendações do Banco Central Europeu de regulamentos (CE) do Conselho relativos à aplicação de reservas mínimas obrigatórias pelo Banco Central Europeu compilação de informação estatística pelo Banco Central Europeu poderes do Banco Central Europeu para impor sanções	7.10.1998	7.10.1998	6
COM(1998) 557	CB-CO-98-560-PT-C	Proposta de regulamento (CE) do Conselho que altera o Regulamento (CE) nº 2027/95 que institui um regime de gestão do esforço de pesca no que respeita a determinadas zonas e recursos de pesca comunitários ⁽²⁾ ⁽³⁾	7.10.1998	7.10.1998	7

(1) Este documento contém uma ficha de impacte sobre as empresas e em particular as pequenas e médias empresas (PME).

(2) Este documento será objecto de publicação no Jornal Oficial.

(3) Texto relevante para efeitos do EEE.

NB: Os documentos COM podem ser adquiridos quer por assinatura global ou temática quer avulso, sendo o preço, neste caso, proporcional ao número de páginas.

Notificação prévia de uma operação de concentração
(Processo IV/M.1325 — Bayer/Chiron Diagnostics)

(98/C 321/03)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. A Comissão recebeu, em 14 de Outubro de 1998, uma notificação de um projecto de concentração, nos termos do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 4064/89 do Conselho ⁽¹⁾ com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 1310/97 ⁽²⁾, através da qual a empresa Bayer AG (Bayer) adquire, na aceção do nº 1, alínea b), do artigo 3º do referido regulamento, o controlo conjunto da empresa Chiron Diagnostics Corporation (Chiron Diagnostics), pertencente à Diagnostics Corporation, mediante aquisição de acções.
2. As actividades das empresas envolvidas são:
 - Bayer: Indústria de químicos e farmacêutica,
 - Chiron Diagnostics: diagnósticos clínicos, DNA e testes sanguíneos.
3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação de concentração notificada pode encontrar-se abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) nº 4064/89. Contudo, a Comissão reserva-se a faculdade de tomar uma decisão final sobre este ponto.
4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem as observações que entenderem sobre o projecto de concentração em causa.

As observações devem ser recebidas pela Comissão, o mais tardar, 10 dias após a data da publicação da presente comunicação. Podem ser enviadas por telefax ou pelo correio, e devem mencionar o número de processo IV/M.1325 — Bayer/Chiron Diagnostics, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Concorrência (DG IV)
Direcção B — *Task Force* Concentrações
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150
B-1040 Bruxelas
[telefax (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 1, e
JO L 257 de 21.9.1990, p. 13 (rectificação).

⁽²⁾ JO L 180 de 9.7.1997, p. 1, e
JO L 40 de 13.2.1998, p. 17 (rectificação).

Autorização de auxílios concedidos pelos Estados no âmbito das disposições dos artigos 92º e 93º do Tratado CE

A respeito dos quais a Comissão não levanta objecções

(98/C 321/04)

Data de adopção: 3.6.1998

Estado-membro: Itália

Número do auxílio: N 166/98

Título: Itália: compensação agromonetária

Objectivo: Compensar a perda de rendimentos dos produtores ocasionada pela redução da taxa de conversão agrícola da lira italiana em Março de 1997

Base legal: Regulamento (CE) n. 724/97 del Consiglio e regolamenti (CE) n. 5/97 e (CE) n. 806/97 della Commissione

Orçamento: 247,32 milhões de ecus (unicamente participação comunitária)

Intensidade ou montante do auxílio:

- medida 1 (transformação e comercialização dos produtos agrícolas: 50 % (fora do objectivo nº 1) e 75 % (objectivo nº 1)
- medida 2 (investimento na exploração): entre 35 % e 75 % consoante o tipo de investimento e o tipo de região
- medida 3 (desconto no prémio do seguro de acidentes): máx. 25 %

Duração: 1998-2000

Data de adopção: 15.6.1998

Estado-membro: Espanha

Número do auxílio: N 260/98

Título: Medidas de auxílio no sector da agricultura

Objectivo: A promoção das raças bovinas autóctones em regime de produção externa

Base legal: Proyecto de Real Decreto para el fomento de las razas vacunas españolas en régimen de producción extensiva

Orçamento: Para 1998, 120 milhões de pesetas espanholas (aproximadamente 727 000 ecus)

Intensidade ou montante do auxílio: 25 000 pesetas espanholas (aproximadamente 150 ecus) por novilha adquirida

Duração: Indeterminada

Condições: Estes auxílios inscrevem-se no âmbito de aplicação de Regulamento (CE) nº 950/97 e devem ser examinadas a título do regulamento supramencionado. O artigo 37º do regulamento em causa exclui a aplicação dos artigos 92º a 94º do Tratado

Data de adopção: 23.6.1998

Estado-membro: Espanha (Cantábria)

Número do auxílio: N 148/B/98

Título: Regime de auxílios regionais a favor da protecção do ambiente

Objectivo: Desenvolvimento de acções destinadas a melhorar a qualidade do ambiente

Base legal: Proyecto de Orden por la que se aprueba la convocatoria de ayudas para inversiones en empresas en el marco del plan ambiental para el año 1998

Orçamento: 200 milhões de pesetas espanholas (aproximadamente 1 milhão de ecus)

Intensidade ou montante do auxílio: 40 %

Duração: 1999

Data de adopção: 23.6.1998

Estado-membro: Espanha (Madrid)

Número do auxílio: N 235/A/98

Título: Auxílios aos investimentos na indústria agro-alimentar

Objectivo: Melhoramento da transformação e comercialização de produtos agrícolas

Base legal: Proyecto de Orden por la que se establecen las ayudas para inversiones de la industria agroalimentaria

Orçamento: Não indicado

Intensidade ou montante do auxílio: Taxa máxima de 55 %

Duração: Indeterminada

Condições: Compromisso das autoridades espanholas de respeitarem a Decisão 94/173/CE da Comissão

Data de adopção: 30.6.1998

Estado-membro: Reino Unido

Número do auxílio: N 225/98

Título: Programa de promoção da protecção das zonas sensíveis do ponto de vista do ambiente (alteração)

Objectivo: Proteger e melhorar o ambiente e a paisagem

Base legal: The Agricultural Act 1986

Orçamento: Sem alteração

Intensidade ou montante do auxílio: Até 80 % dos custos elegíveis

Duração: Ilimitada

Data de adopção: 30.6.1998

Estado-membro: Reino Unido

Número do auxílio: N 246/98

Título: Programa de promoção da protecção das zonas sensíveis do ponto de vista do ambiente (ESA) — zonas arborizadas (alteração)

Objectivo: Proteger e melhorar as zonas arborizadas das zonas sensíveis do ponto de vista do ambiente (ESA)

Base legal: The Agricultural Act 1986

Orçamento: 250 000 libras esterlinas por ano previstas para a nova medida

Intensidade ou montante do auxílio: Até 100 % dos custos elegíveis (compensação dos custos adicionais)

Duração: Ilimitada

Data de adopção: 30.6.1998

Estado-membro: Espanha (Madrid)

Número do auxílio: N 286/98

Título: Medida a favor das zonas de montanha

Objectivo: Melhoramento das florestas de propriedade privada

Base legal: Proyecto de Orden por la que se aprueban las bases reguladoras para convocar subvenciones para la ejecución de obras y trabajos en montes de titularidad privada

Orçamento: Para 1998: 250 milhões de pesetas espanholas (aproximadamente 1 milhão de ecus)

Intensidade ou montante do auxílio: Entre 25 % e 65 %, consoante o tipo de despesas

Duração: Indeterminada

Data de adopção: 30.6.1998

Estado-membro: Alemanha (Schleswig-Holstein)

Número do auxílio: N 1009/95

Título: Promoção do desenvolvimento dos pequenos aglomerados urbanos e das regiões

Objectivo: A revitalização das regiões rurais

Base legal: Richtlinien zur Förderung der Dorf- und ländlichen Regionalentwicklung

Orçamento:

— 1998: 800 000 marcos alemães (aproximadamente 400 000 ecus)

— 1999: 800 000 marcos alemães (aproximadamente 400 000 ecus)

Intensidade ou montante do auxílio: Variável em função da medida

Duração: 1999

Condições: A Comissão teve em conta as garantias fornecidas pelas autoridades alemãs no que se refere à medida 2.2.4 (projectos de demonstração que visam, especialmente, a criação de empregos para mulheres), nos termos da qual essa medida pode beneficiar igualmente homens e mulheres.

Além disso, as autoridades alemãs confirmaram:

— que o nível máximo do auxílio ficará limitado a 7,5 % para as médias empresas e a 15 % para as pequenas empresas situadas fora das áreas regionalmente assistidas, e a 18 % brutos, aumentados de 10 %, para as PME situadas nas áreas regionalmente assistidas de Schleswig-Holstein;

— que só as pequenas e médias empresas podem beneficiar deste auxílio;

— que o auxílio não poderá ser cumulado com qualquer outra ajuda que leve à superação dos níveis máximos de auxílio acima referidos

II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 91/440/CEE relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários

(98/C 321/05)

(Texto relevante para efeitos do EEE)*COM(1998) 480 final — 98/0265(COD)**(Apresentada pela Comissão em 29 de Setembro de 1998)*

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado, em cooperação com o Parlamento Europeu,

- (1) Considerando que a Directiva 91/440/CEE do Conselho ⁽¹⁾, deve ser alterada em função da experiência adquirida com a sua aplicação e da evolução do sector ferroviário desde a sua adopção, com vista a garantir a consecução dos seus objectivos;
- (2) Considerando que, para promover o desenvolvimento e a exploração eficiente das duas actividades distintas que são a prestação de serviços de transporte e a gestão da infra-estrutura, tornar transparente a utilização dos recursos públicos atribuídos ao sector ferroviário e criar uma base sólida para a tarifação da utilização da infra-estrutura, é necessário separar as contas de lucros e perdas e os balanços referentes às duas actividades;
- (3) Considerando que é necessário que as empresas de transporte ferroviário e os agrupamentos internacionais por elas constituídos, que prestem os serviços referidos no artigo 10º da Directiva 91/440/CEE, beneficiem plenamente dos direitos de acesso previstos naquele artigo;
- (4) Considerando que, tendo em vista este objectivo, todas as empresas e agrupamentos internacionais de transporte ferroviário devem ser tratados de forma equitativa e não discriminatória no que se

refere às actividades que condicionam o acesso à infra-estrutura e que, conseqüentemente, o estabelecimento e a aplicação de normas de segurança devem ser da responsabilidade de entidades ou empresas independentes e que não prestem serviços de transporte ferroviário;

- (5) Considerando que, para promover uma gestão eficiente da infra-estrutura, no interesse público, o gestor da infra-estrutura deve gozar de um estatuto de autonomia em relação ao Estado e de liberdade de acção para gerir as suas actividades internas, embora os Estados-membros devam tomar as medidas necessárias ao desenvolvimento e utilização segura da infra-estrutura ferroviária;
- (6) Considerando que é necessário separar as contas dos serviços de transporte de passageiros e dos serviços de transporte de mercadorias, com vista a promover a eficácia desses mesmos serviços e a garantir a transparência das suas finanças, incluindo os auxílios à reestruturação,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A Directiva 91/440/CEE é alterada do seguinte modo:

1. No artigo 1º, o segundo travessão passa a ter a seguinte redacção:

«— através da separação da gestão da infra-estrutura da prestação de serviços de transporte ferroviário, tornando obrigatórias a separação das contas de lucros e perdas e dos balanços e a atribuição, a uma entidade ou empresa independente, da responsabilidade pelas funções determinantes para um acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura e facultativa a separação orgânica ou institucional de outras funções.»

⁽¹⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

2. No artigo 3º, o primeiro e segundo travessões passam a ter a seguinte redacção:

- «— “empresa de transporte ferroviário”, uma empresa de estatuto privado ou público cuja actividade consista na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente assegurada por essa empresa;
- “gestor da infra-estrutura”, uma entidade pública ou empresa pública ou privada encarregada da instalação e manutenção da infra-estrutura ferroviária.»

3. O nº 1 do artigo 6º passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para garantir que são elaborados e publicados separadamente as contas de lucros e perdas e os balanços relativos, por um lado, à actividade de prestação de serviços de transporte e, por outro lado, à actividade de gestão da infra-estrutura ferroviária. Os auxílios concedidos pelo Estado a uma destas duas actividades não poderão ser transferidos para a outra.

As contas relativas às duas actividades serão mantidas de forma a reflectir esta proibição.»

4. O artigo 7º é alterado do seguinte modo:

a) O nº 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para o desenvolvimento da sua infra-estrutura ferroviária nacional, tendo em conta, se for caso disso, as necessidades globais da Comunidade.

Os Estados-membros assegurarão que sejam definidas, aplicadas e cumpridas normas e regras de segurança e controlada a respectiva aplicação. Esta tarefa será executada por entidades ou empresas que não efectuem, elas próprias, serviços de transporte ferroviário e sejam independentes das entidades ou empresas que o fazem e de modo a garantir um acesso equitativo e não discriminatório à infra-estrutura.»

b) São aditados os nºs 4, 5 e 6:

«4. Os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para garantir que o gestor da infra-estrutura goze de um estatuto de independência, no que respeita à gestão, à administração e ao controlo interno das questões administrativas, económicas e contabilísticas.

5. O gestor da infra-estrutura disporá de planos de actividades, que incluirão os programas de investimento e financiamento. Esses planos de actividades destinar-se-ão a facilitar o equilíbrio financeiro e a garantir uma utilização optimizada e efi-

ciente da infra-estrutura, bem como o seu desenvolvimento; deverão também, proporcionar os meios que permitam alcançar estes resultados.

6. No âmbito das linhas gerais de política emanadas do Estado, e tendo em conta os planos e contratos nacionais (que podem ser plurianuais), incluindo os planos de investimento e financiamento, o gestor da infra-estrutura será livre, nomeadamente, de:

- definir a sua organização interna, sem prejuízo do disposto na presente secção,
- tomar decisões no que se refere ao pessoal e às aquisições próprias,
- gerir os seus próprios activos tão eficientemente quanto possível, desenvolver novas tecnologias e serviços e adoptar técnicas de gestão inovadoras.»

5. Ao artigo 9º é aditado o número seguinte:

«4. As contas de lucros e perdas e os balanços da actividade de prestação de serviços de transporte de passageiros e da actividade de prestação de serviços de transporte de mercadorias serão elaborados e publicados separadamente. Os fundos atribuídos a cada uma destas duas actividades serão evidenciados, separadamente, nas respectivas contas e não serão transferidos de uma para outra.»

Artigo 2º

Os Estados-membros adoptarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar no prazo de um ano a contar da data da sua entrada em vigor. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

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

Artigo 3º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia a contar da data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 4º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 95/18/CE relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário

(98/C 321/06)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(1998) 480 final — 98/0266(SYN)

(Apresentada pela Comissão em 29 de Setembro de 1998)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado, em cooperação com o Parlamento Europeu,

- (1) Considerando que a Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários⁽¹⁾, prevê determinados direitos de acesso, no âmbito do transporte ferroviário internacional, a empresas de transporte ferroviário e agrupamentos internacionais de empresas de transporte ferroviário;
- (2) Considerando que, para assegurar serviços adequados e fiáveis, é necessário um regime de licenciamento comum que garanta que todas as empresas de transporte ferroviário satisfazem, permanentemente, certos requisitos em matéria de boa reputação, capacidade financeira e competência profissional, tendo em vista a protecção dos utentes e de terceiros, e oferecem os seus serviços em elevadas condições de segurança;
- (3) Considerando que, para garantir que os direitos de acesso à infra-estrutura ferroviária são aplicados em toda a Comunidade de um modo uniforme e não-discriminatório, a Directiva 95/18/CE do Conselho⁽²⁾ introduziu um regime de licenciamento para as empresas de transporte ferroviário que efectuam os serviços referidos no artigo 10º da Directiva 91/440/CEE, sendo tais licenças obrigatórias para a prestação desses serviços e válidas em toda a Comunidade;

- (4) Considerando que alguns Estados-membros alargaram os direitos de acesso em maior grau do que o previsto na Directiva 91/440/CEE, pelo que se afigura necessário garantir que todas as empresas de transporte ferroviário que operem neste mercado sejam tratadas de forma equitativa, transparente e não-discriminatória, alargando os princípios de licenciamento estabelecidos na directiva a todas as empresas activas no sector;

- (5) Considerando que, em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade referidos no artigo 3ºB do Tratado, os objectivos da presente directiva, nomeadamente o estabelecimento de princípios gerais para o licenciamento de empresas de transporte ferroviário e o reconhecimento mútuo dessas licenças na Comunidade, não podem ser cabalmente atingidos pelos Estados-membros tendo em conta a dimensão manifestamente internacional da emissão dessas licenças em razão das suas implicações transnacionais podendo ser melhor alcançados ao nível comunitário; que a presente directiva se limita a adoptar os requisitos mínimos necessários para alcançar aqueles objectivos e não excede o necessário para esse efeito;

- (6) Considerando que deve ser estipulado que as actividades de transporte na forma de serviços de vaivém de transporte de veículos rodoviários pelo Túnel do Canal da Mancha e de serviços de passageiros efectuados exclusivamente em redes locais autónomas ou em redes de eléctrico ou comboio ligeiro estão excluídas do âmbito de aplicação da Directiva 95/18/CE, assim como as empresas de transporte ferroviário que efectuem exclusivamente as suas próprias operações de transporte de mercadorias em redes destinadas unicamente a esse fim;

- (7) Considerando que as condições comunitárias de acesso ou trânsito nas infra-estruturas ferroviárias serão reguladas por outros diplomas comunitários;

- (8) Considerando que a Directiva 95/18/CE deve ser alterada em conformidade,

⁽¹⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁽²⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A Directiva 95/18/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 1º passa a ter a seguinte redacção:

«*Artigo 1º*

1. A presente directiva diz respeito aos critérios aplicáveis à concessão, prorrogação ou alteração, por um Estado-membro, de licenças destinadas às empresas de transporte ferroviário que se encontrem estabelecidas ou venham a estabelecer-se na Comunidade.

2. Estão excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva as empresas de transporte ferroviário que efectuam serviços urbanos e suburbanos de transporte de passageiros utilizando, por exemplo, o eléctrico ou o comboio ligeiro. As empresas de transporte ferroviário que efectuam as suas próprias operações de transporte de mercadorias em redes destinadas exclusivamente a esse fim estão também excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva.

3. Ficam igualmente excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva as empresas e agrupamentos internacionais de transporte ferroviário cuja actividade se limite à prestação de serviços de vaivém de transporte de veículos rodoviários pelo Túnel da Mancha.

4. As licenças serão válidas em todo o território da Comunidade.».

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

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redacção:

«a) “Empresa de transporte ferroviário”, uma empresa de estatuto público ou privado cuja actividade consista na prestação de serviços de

transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente assegurada por essa empresa;»;

b) A alínea d) é suprimida.

3. O artigo 3º passa a ter a seguinte redacção:

«*Artigo 3º*

Cada Estado-membro designará o organismo responsável pela concessão das licenças e pelo cumprimento das obrigações previstas na presente directiva. A responsabilidade da concessão de licenças estará a cargo de uma entidade que não preste serviços de transporte ferroviário e seja independente das entidades ou empresas que os prestam.».

Artigo 2º

Os Estados-membros adoptarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar um ano a contar da data da sua entrada em vigor. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

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

Artigo 3º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia a contar da data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 4º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Proposta de directiva do Conselho relativa à repartição de capacidade de infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança

(98/C 321/07)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(1998) 480 final — 98/0267(SYN)

(Apresentada pela Comissão em 29 de Setembro de 1998)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado, em cooperação com o Parlamento Europeu,

- (1) Considerando que uma maior integração do sector ferroviário da Comunidade constitui um elemento essencial para a realização do mercado interno e contribui para a mobilidade sustentável;
- (2) Considerando que a Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários⁽¹⁾, estabelece determinados direitos de acesso, no âmbito do transporte ferroviário internacional, para as empresas de transporte ferroviário e agrupamentos internacionais de empresas de transporte ferroviário; que esses direitos pressupõem a utilização da infra-estrutura ferroviária por múltiplos utilizadores;
- (3) Considerando que a Directiva 95/19/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à repartição das capacidades de infra-estrutura ferroviária e à cobrança de taxas de utilização da infra-estrutura⁽²⁾, institui um enquadramento geral para a repartição de capacidade de infra-estrutura ferroviária;
- (4) Considerando que estas directivas permitiram uma variação considerável da estrutura e do nível das taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária, bem como da forma e duração dos processos de repartição das capacidades;
- (5) Considerando que sistemas adequados de repartição de capacidade de infra-estrutura ferroviária, conjugados com a existência de operadores competitivos, contribuirão para melhorar a distribuição intermodal dos transportes;
- (6) Considerando que o encorajamento da utilização optimizada da infra-estrutura ferroviária levará a uma redução dos custos dos transportes para a sociedade;
- (7) Considerando que existe um número ainda pequeno, mas que tende a aumentar, de empresas que desejam utilizar a infra-estrutura ferroviária da Comunidade;
- (8) Considerando que é desejável que os compradores de serviços ferroviários possam intervir directamente no processo de repartição das capacidades;
- (9) Considerando que os regimes de tarifação e de repartição de capacidade devem proporcionar a todas as empresas um acesso equitativo e não-discriminatório e procurar, na medida do possível, satisfazer as necessidades de todos os utilizadores e todos os tipos de tráfego, de um modo equitativo e não-discriminatório;
- (10) Considerando que os regimes de tarifação e de repartição de capacidade devem encorajar os gestores das infra-estruturas ferroviárias a optimizar a utilização da sua infra-estrutura no interesse da sociedade em geral;
- (11) Considerando que os regimes de repartição de capacidade devem proporcionar às empresas de transporte ferroviário indicações claras e consistentes que lhes permitam tomar decisões racionais;
- (12) Considerando é desejável deixar aos gestores de infra-estruturas uma certa margem de manobra, que permita uma utilização mais eficiente da rede de infra-estruturas;
- (13) Considerando que pode ser necessário, no âmbito dos regimes de repartição de capacidade e de tarifação, tomar em conta o facto de que os diferentes elementos da rede de infra-estruturas ferroviárias podem ter sido projectados para responder às necessidades de diferentes utilizadores principais;

⁽¹⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁽²⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 75.

- (14) Considerando que os requisitos exigidos aos serviços de transporte de passageiros podem muitas vezes entrar em conflito com os requisitos dos serviços de transporte de mercadorias; que os requisitos relativos aos serviços de transporte de passageiros podem resultar numa rede de construção e manutenção mais onerosas do que uma rede destinada apenas ao transporte de mercadorias;
- (15) Considerando que é preciso contrabalançar devidamente as necessidades dos diferentes serviços;
- (16) Considerando que o crescente diferencial de velocidade entre o material circulante destinado ao transporte de mercadorias e o destinado ao transporte de passageiros pode exacerbar o conflito entre estes dois tipos de tráfego;
- (17) Considerando que os serviços efectuados ao abrigo de contrato com autoridades públicas podem requerer regras específicas que salvaguardem a sua capacidade de atrair os utilizadores;
- (18) Considerando que os diferentes utilizadores e tipos de utilizadores terão frequentemente um impacto diferente na capacidade;
- (19) Considerando que os regimes de tarifação e de repartição de capacidade devem ter em conta os efeitos da crescente saturação da capacidade e mesmo a escassez de capacidade;
- (20) Considerando que a planificação dos diversos tipos de tráfego se efectua segundo diferentes estruturas horárias, pelo que é conveniente garantir que os pedidos de capacidade apresentados depois de concluído o processo de definição dos horários possam ser satisfeitos;
- (21) Considerando que a utilização das tecnologias da informação pode acelerar o processo de definição dos horários e melhorar a sua capacidade de resposta, facilitar a introdução de pedidos de capacidade pelos candidatos e facilitar o estabelecimento dos traçados de marcha que utilizam a rede de vários gestores de infra-estrutura;
- (22) Considerando que, para garantir a optimização dos resultados, tanto para os operadores como para os vários tipos de tráfego, é oportuno prever um controlo da utilização da capacidade quando seja necessário coordenar as capacidades de infra-estrutura para satisfazer as necessidades dos utentes;
- (23) Considerando que, face à posição monopolista do gestor da infra-estrutura, é oportuno prever um controlo da capacidade disponível e métodos de reforçar quando o processo de repartição de capacidade de infra-estrutura não possa satisfazer as necessidades dos utentes;
- (24) Considerando que a falta de informação sobre os pedidos de outras empresas de transporte ferroviário e as limitações do sistema podem dificultar às empresas de transporte ferroviário a optimização dos seus pedidos de capacidade;
- (25) Considerando que é importante assegurar uma melhor coordenação dos regimes de repartição de capacidade, de modo a tornar o caminho-de-ferro mais interessante para o tráfego que utiliza a rede de mais de um gestor de infra-estrutura, e nomeadamente para o tráfego internacional;
- (26) Considerando que importa minimizar as distorções de concorrência que podem surgir entre infra-estruturas ferroviárias ou entre modos de transporte em resultado de diferenças significativas nos princípios de tarifação;
- (27) Considerando que é conveniente definir as componentes do serviço de infra-estrutura essenciais à prestação de um serviço por parte de um operador e que devem ser asseguradas em troca de taxas de acesso mínimas;
- (28) Considerando que é desejável o investimento na infra-estrutura ferroviária e que os regimes de tarifação da utilização da infra-estrutura deve proporcionar incentivos a que o gestor da infra-estrutura realize investimentos adequados, quando tais investimentos forem economicamente justificáveis;
- (29) Considerando que um regime de tarifação transmite indicações económicas aos utentes e que é importante que essas indicações às empresas de transporte ferroviário sejam consistentes e as incitem a tomar decisões racionais;
- (30) Considerando que regimes adequados de tarifação da utilização da infra-estrutura ferroviária, conjugados com regimes adequados de tarifação das outras infra-estruturas de transporte e com a existência de operadores competitivos, permitirão um equilíbrio óptimo entre os diferentes modos de transporte;
- (31) Considerando que é conveniente deixar uma certa margem de manobra ao gestor da infra-estrutura, que lhe permita diversificar as taxas de modo a encorajar uma utilização mais eficiente da rede de infra-estrutura, por exemplo para poderem modificar os traçados de marcha ou obter compromissos de longo prazo com os operadores;
- (32) Considerando que, para possibilitar a fixação de taxas de utilização da infra-estrutura a níveis justos e adequados, o gestor da infra-estrutura deve inventariar e determinar o valor dos seus activos e adquirir uma boa compreensão dos factores determinantes dos custos de exploração da infra-estrutura;

- (33) Considerando que convém garantir que os custos externos são tidos em conta nas decisões respeitantes aos transportes, como se assinala no Livro Verde da Comissão sobre uma formação correcta e eficiente dos preços dos transportes ⁽¹⁾;
- (34) Considerando que é desejável que qualquer sistema de tarifação da utilização da infra-estrutura possibilite a utilização da rede ferroviária pelo tráfego que possa, pelo menos, pagar o custo adicional que impõe à sociedade;
- (35) Considerando que, embora as negociações sobre traçados de marcha possam reflectir o valor de mercado do acesso, a assimetria em termos de informação pode originar resultados medíocres e que o ónus das negociações pode ser excessivo;
- (36) Considerando que a infra-estrutura ferroviária é um monopólio natural; que, por conseguinte, é necessário incentivar o gestor da infra-estrutura a reduzir os custos e a gerir eficientemente a infra-estrutura;
- (37) Considerando que é importante garantir que as taxas aplicadas ao tráfego internacional não impeçam os caminhos-de-ferro de satisfazerem as necessidades do mercado;
- (38) Considerando que o nível global de recuperação dos custos por meio da tarifação da utilização da infra-estrutura terá repercussões no nível das subvenções do Estado;
- (39) Considerando que os descontos proporcionados aos operadores devem estar relacionados com as economias de custos efectivamente realizadas;
- (40) Considerando que é desejável que as empresas de transporte ferroviário e o gestor da infra-estrutura disponham de incentivos que lhes permitam minimizar perturbações na rede;
- (41) Considerando que a repartição de capacidade tem um custo para o gestor da infra-estrutura cuja recuperação deve ser assegurada;
- (42) Considerando que, em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade referidos no artigo 3ºB do Tratado, os objectivos da presente directiva, designadamente, a coordenação de mecanismos nos Estados-membros no que respeita à atribuição da capacidade de infra-estrutura ferroviária e à cobrança de taxas de utilização da referida infra-estrutura, não podem ser cabalmente alcançados pelos Estados-membros tendo em conta

a necessidade de assegurar condições de acesso justas e não discriminatórias, bem como a dimensão manifestamente internacional da operação que envolve importantes elementos das redes ferroviárias, podendo, por conseguinte, ser melhor alcançados ao nível comunitário; que a presente directiva se limita a adoptar os requisitos mínimos necessários para alcançar aqueles objectivos e não excede o necessário para esse efeito;

- (43) Considerando que o Regulamento (CEE) nº 2830/77 do Conselho, de 12 de Dezembro de 1977, relativo às medidas necessárias para tornar comparáveis as contabilidades e as contas anuais das empresas de caminho-de-ferro ⁽²⁾, o Regulamento (CEE) nº 2183/78 do Conselho, de 19 de Setembro de 1978, relativo à fixação de princípios uniformes para o cálculo dos custos das empresas de caminho-de-ferro ⁽³⁾ e a Decisão 82/529/CEE, de 19 de Julho de 1982, relativa à formação dos preços para os transportes ferroviários internacionais de mercadorias ⁽⁴⁾, todos com a última redacção que lhes foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, se tornaram obsoletos e devem, por conseguinte, ser revogados;
- (44) Considerando que os requisitos da Directiva 95/19/CE em matéria de certificação da segurança devem ser reiterados na presente directiva; que a Directiva 95/19/CE deve, por conseguinte, ser revogada,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

Artigo 1º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva estabelece os princípios e procedimentos a seguir no estabelecimento e aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e na repartição de capacidade de infra-estrutura ferroviária. Os Estados-membros devem velar por que os regimes de tarifação e de repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária respeitem os princípios estabelecidos na presente directiva e possibilitem que o gestor da infra-estrutura comercialize a capacidade de infra-estrutura disponível e a utilize otimizada e eficazmente.

⁽¹⁾ COM(95) 691 final.

⁽²⁾ JO L 334 de 24.12.1977, p. 13.

⁽³⁾ JO L 258 de 21.9.1978, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 234 de 9.8.1982, p. 5.

2. A presente directiva aplica-se à infra-estrutura ferroviária de grandes linhas utilizadas para os serviços ferroviários nacionais e internacionais.

3. As redes locais autónomas de transporte de passageiros e as redes reservadas exclusivamente a serviços urbanos e suburbanos de transporte de passageiros, como as redes de eléctrico ou as redes ferroviárias ligeiras, ficam excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva.

As redes privadas, cuja utilização está reservada ao proprietário para as suas próprias actividades de transporte de mercadorias, estão excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva.

4. As empresas e agrupamentos internacionais de transporte ferroviário cuja actividade se limite à prestação de serviços de vaivém de transporte de veículos rodoviários pelo Túnel do Canal da Mancha estão excluídos do âmbito de aplicação da presente directiva.

Artigo 2º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) *Repartição*, a afectação da capacidade da infra-estrutura ferroviária por um gestor de infra-estrutura ou um organismo de repartição;
- b) *Candidato autorizado*, uma pessoa singular ou colectiva com um interesse comercial ou de serviço público na aquisição de capacidade de infra-estrutura para exploração de um serviço ferroviário, que satisfaça as condições necessárias para poder reservar capacidade e que deseje reservar a utilização de capacidade numa dada infra-estrutura ferroviária. Nesta definição incluem-se as empresas de transporte ferroviário detentoras de licença;
- c) *Infra-estrutura com limitações de capacidade*, uma secção da infra-estrutura relativamente à qual a procura de capacidade não pode ser integralmente satisfeita, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de reserva de capacidade;
- d) *Plano de reforço da capacidade*, uma medida ou série de medidas, cuja aplicação obedece a uma calendarização e que são propostas para remediar as limitações de capacidade que levam a que uma secção da infra-estrutura seja declarada «infra-estrutura com limitações de capacidade»;
- e) *Coordenação*, o processo através do qual o organismo de repartição e os candidatos autorizados procurarão resolver situações de conflito entre pedidos de capacidade de infra-estrutura;
- f) *Acordo-quadro*, um acordo de natureza geral que estabelece as necessidades de capacidade de infra-estrutura ferroviária de um candidato autorizado durante um período superior ao período de vigência de um horário;
- g) *Capacidade de infra-estrutura*, o potencial de programar traçados de marcha num elemento da infra-estrutura;
- h) *Gestor da infra-estrutura*, um entidade pública ou empresa pública ou privada encarregada da instalação e manutenção da infra-estrutura ferroviária;
- i) *Rede*, o conjunto da infra-estrutura ferroviária pertencente a um gestor de infra-estrutura e por ele gerida;
- j) *Especificações da rede*, a relação pormenorizada das regras gerais, prazos, procedimentos e critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição de capacidade. Incluirá também todas as outras informações necessárias para viabilizar a candidatura à capacidade;
- k) *Empresa de transporte ferroviário*, uma empresa de estatuto público ou privado cuja actividade consista na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente assegurada por essa empresa;
- l) *Entidade reguladora*, a organização encarregada de supervisionar os processos de repartição de capacidade de infra-estrutura ferroviária e os regimes de tarifação;
- m) *Processo de planificação*, o processo que se inicia com a apresentação de pedidos de capacidade de infra-estrutura e se completa com a produção do horário de serviço;
- n) *Pedido de última hora*, um pedido de capacidade que, devido ao facto de não ser conhecida com antecedência suficiente a necessidade que o motiva, não pode ser considerado no processo normal de planificação;
- o) *Traçado de marcha*, a capacidade de infra-estrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos em determinado momento;
- p) *Horário de serviço*, o conjunto de dados que definem todos os movimentos programados de comboios e demais material circulante numa determinada infra-estrutura durante o seu período de vigência.

*Artigo 3º***Especificações da rede**

1. Depois de consultar os candidatos autorizados e outras partes interessadas, o gestor da infra-estrutura elaborará e publicará as especificações da rede.
2. Essas especificações enunciarão as características da infra-estrutura à disposição das empresas de transporte ferroviário. Conterão informação que precise as condições de acesso à infra-estrutura ferroviária em causa. Incluirão uma secção distinta onde serão apresentados os princípios de tarifação, e o tarifário, quando for caso disso, conforme especificado no artigo 7º, assim como uma secção que apresente os critérios de repartição de capacidade, conforme especificado no artigo 17º. Conterão ainda informações pormenorizadas sobre os procedimentos a seguir e os prazos a respeitar.
3. As especificações da rede serão postas à disposição de todas as partes que sejam ou pretendam ser candidatos autorizados, a um custo que não exceda o custo da sua publicação.
4. As especificações da rede estarão sempre actualizadas e serão modificadas quando necessário.

CAPÍTULO II

TAXAS DE UTILIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA*Artigo 4º***Fixação, determinação e cobrança de taxas**

1. Os Estados-membros podem definir um quadro para a tarifação, respeitando todavia a independência da gestão prevista no artigo 7º da Directiva 91/440/CEE. O estabelecimento das regras de tarifação específicas, a determinação das taxas de utilização da infra-estrutura e a cobrança dessas taxas serão da responsabilidade do gestor da infra-estrutura.
2. Se o gestor da infra-estrutura não for independente das empresas de transporte ferroviário, no plano jurídico, organizativo e decisório, as funções referidas no nº 1 e descritas no presente capítulo serão desempenhadas por um organismo de tarifação independente, no plano jurídico, organizativo e decisório, das empresas de transporte ferroviário.
3. Os gestores das infra-estruturas colaborarão no sentido de viabilizar o funcionamento eficaz dos serviços ferroviários que utilizam mais de uma rede de infra-estrutura. Para esse efeito poderão criar as organizações conjuntas necessárias. Qualquer colaboração instituída ou organização conjunta criada serão governadas pelas regras estabelecidas na presente directiva.

4. Excepto quando sejam tomadas disposições específicas ao abrigo do nº 1 do artigo 9º, o gestor da infra-estrutura garantirá que os princípios em que se baseia o sistema de tarifação em vigor sejam os mesmos em toda a rede.

5. O gestor da infra-estrutura garantirá que o sistema de tarifação é aplicado de modo a que as taxas cobradas às diferentes empresas de transporte ferroviário que prestam serviços equivalentes num segmento do mercado sejam objectivas, equivalentes e não discriminatórias.

6. Em todos os casos, o gestor da infra-estrutura, ou o organismo de tarifação, respeitará o sigilo comercial da informação que lhe for fornecida pelos candidatos autorizados.

*Artigo 5º***Serviços**

1. As empresas de transporte ferroviário candidatar-se-ão ao conjunto de serviços indicados no anexo da presente directiva sob a designação de pacote mínimo de acesso, assim como aos serviços indicados no anexo sob a designação de serviços de acesso de que necessitem.

2. Para garantir o funcionamento da rede em condições de segurança, o gestor da infra-estrutura poderá exigir das empresas de transporte ferroviário a aquisição de um conjunto de serviços. Esses serviços são indicados no anexo sob a designação de serviços obrigatórios e podem ser fornecidos pelo gestor da infra-estrutura ou outra entidade aprovada por uma entidade reguladora independente.

3. Sempre que forneça algum dos serviços indicados no anexo sob a designação de serviços adicionais, o gestor da infra-estrutura deve fornecê-lo a qualquer candidato autorizado que o solicite.

4. As empresas de transporte ferroviário poderão requerer ao gestor da infra-estrutura, ou outros fornecedores, um conjunto de serviços auxiliares, enumerados no anexo. O gestor da infra-estrutura não é obrigado a fornecer estes serviços.

*Artigo 6º***Custos e contabilidade da infra-estrutura**

1. Os Estados-membros definirão as condições necessárias, incluindo, se for caso disso, pagamentos *ex ante*, para assegurar que as contas do gestor da infra-estrutura, em condições normais de actividade e ao longo de um período de tempo razoável, apresentem pelo menos um equilíbrio entre as receitas provenientes das taxas de utilização da infra-estrutura, o excedente de outras actividades comerciais e os auxílios estatais, por um lado, e as despesas da infra-estrutura, por outro. Os referidos auxílios estatais devem obedecer ao disposto nos artigos 77º, 92º e 93º do Tratado.

2. O gestor da infra-estrutura, salvaguardadas as exigências de segurança e a preservação e melhoria da qualidade de serviço da infra-estrutura, terá acesso a incentivos conducentes à redução dos custos de fornecimento da infra-estrutura e do nível das taxas de acesso à mesma.

3. Os Estados-membros velarão por que a disposição prevista no n.º 2 seja implementada ou através de um contrato celebrado entre a autoridade competente e o gestor da infra-estrutura, válido por um período não inferior a três anos e que preveja os auxílios estatais referidos no n.º 1, ou através da instituição de um regime regulador apropriado, com os poderes necessários.

4. Se existir um contrato conforme como referido no n.º 3, as condições do contrato e a estrutura dos pagamentos destinados a assegurar apoio financeiro ao gestor da infra-estrutura serão previamente acordados e reportar-se a todo o período de vigência do contrato.

5. O gestor da infra-estrutura elaborará e manterá actualizado um inventário dos activos que gere, o qual deverá precisar o valor actual dos referidos activos e incluir elementos detalhados sobre as despesas efectuadas com o reforço e a renovação da infra-estrutura.

6. O gestor da infra-estrutura definirá uma metodologia de imputação de custos entre os diferentes tipos de material circulante e operações, baseada nos melhores conhecimentos disponíveis em matéria de origem dos custos.

Artigo 7.º

Especificação das taxas e dos sistemas de tarifação

1. O gestor da infra-estrutura preparará, após consulta dos candidatos autorizados e de outras partes interessadas, um documento de especificação das taxas e dos sistemas de tarifação, a incluir nas especificações da rede.

2. O documento incluirá os elementos relevantes do regime de tarifação, assim como informação suficientemente pormenorizada sobre as taxas aplicáveis aos serviços enumerados no anexo e assegurados por um único fornecedor. O documento conterá igualmente informação sobre o regime de tarifação em vigor, assim como indicações sobre prováveis alterações das taxas nos cinco anos subsequentes. Incluirá também uma análise geral das vendas e das receitas, a qual não deve permitir a identificação das taxas pagas por uma empresa por um serviço específico.

3. Quando o gestor da infra-estrutura aplica um sistema de descontos, conforme definido no artigo 10.º, um regime de desempenho, conforme definido no artigo 12.º, ou um sistema de taxas de reserva, conforme definido no

artigo 13.º, o documento conterá os elementos relativos a esses sistemas.

4. A pedido de um candidato autorizado, se aquele for razoável, a entidade reguladora solicitará ao gestor da infra-estrutura que lhe comunique, no prazo de um mês a contar da data de apresentação do pedido, gratuitamente, informações suficientemente detalhadas sobre os custos utilizados no cálculo das taxas de utilização da infra-estrutura, assim como dados que ilustrem a base sobre a qual são estabelecidos e imputados os custos entre os diferentes tipos de material circulante e de serviços, de modo a permitir ao candidato certificar-se de que as taxas estão em conformidade com o disposto na presente directiva.

5. Para permitir a avaliação da viabilidade da exploração de um determinado serviço, o gestor da infra-estrutura fornecerá gratuitamente ao candidato autorizado que o solicite, no prazo de um mês a contar do pedido, informações sobre as taxas aplicáveis aos tipos de serviços ou de material circulante que não figurem na informação publicada.

Artigo 8.º

Princípios de tarifação

1. As taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária serão pagas ao gestor da infra-estrutura e utilizadas no financiamento da sua actividade.

2. Os Estados-membros podem requerer do gestor da infra-estrutura que forneça toda a informação necessária sobre as taxas, para se certificarem de que as taxas são aplicadas numa base não-discriminatória.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 8.º, a taxa de utilização da infra-estrutura, que incluirá o pacote mínimo de acesso e os serviços de acesso solicitados, corresponderá ao custo directamente imputável à operação da composição.

4. O gestor da infra-estrutura incluirá na taxa de utilização da infra-estrutura um montante que reflecta a escassez de capacidade. Esta taxa de escassez aplicar-se-á apenas em segmentos identificáveis da infra-estrutura que apresentem limitações de capacidade. Para a determinação do nível desta taxa utilizar-se-á uma metodologia sobre a qual as partes interessadas serão previamente consultadas. A metodologia utilizada deve ser descrita no documento de especificação dos princípios de tarifação.

5. A taxa de utilização da infra-estrutura poderá ser modificada por incorporação de uma componente destinada a ter em conta o custo das externalidades resultantes da operação da composição. Esta componente deve ser diferenciada em função da magnitude da externalidade. O seu nível será determinado com base numa metodologia publicada, sobre a qual as empresas de trans-

porte ferroviário que utilizam ou pretendam utilizar a infra-estrutura serão previamente consultadas. Na falta de um nível comparável de tarifação dos custos externos noutros modos de transporte concorrentes, qualquer componente deste tipo deverá ter uma repercussão nula nas receitas do gestor da infra-estrutura. Nos casos em que a incorporação de uma componente na taxa de utilização da infra-estrutura a título das externalidades produza um aumento da receita, compete aos Estados-membros decidirem da afectação das receitas suplementares.

6. Para evitar flutuações excessivas indesejáveis, as taxas referidas nos n.ºs 3, 4 e 5 poderão ser niveladas por um valor médio, calculado com base num leque razoável de composições e tempos. No entanto, a importância relativa das taxas de utilização da infra-estrutura deve estar relacionada com a diferença relativa dos custos dos vários serviços.

7. Quando serviços enumerados no anexo sob a designação de adicionais, obrigatórios e auxiliares só possam ser assegurados por um único fornecedor, a taxa cobrada pelo serviço estará relacionada com o custo da sua prestação baseado no nível real de utilização.

8. Serão aplicadas taxas à utilização de capacidade para manutenção da infra-estrutura. Estas taxas não excederão a perda líquida de receitas suportada pelo gestor da infra-estrutura em resultado das operações de manutenção.

Artigo 9.º

Excepções aos princípios de tarifação

1. Em circunstâncias excepcionais e relativamente a projectos específicos, as taxas pela utilização da infra-estrutura ou reforço da infra-estrutura poderão basear-se nos custos adicionais de longo prazo resultantes do investimento realizado, incluindo uma taxa de rentabilidade razoável. A fixação das taxas nesta base está sujeita à condição de o gestor da infra-estrutura demonstrar à entidade reguladora:

- a) Que o investimento necessário não teria sido feito de outro modo; e
- b) Que o investimento, conjugado com o regime de tarifação, tem como resultado uma melhoria da eficiência económica.

2. Os Estados-membros devem, em princípio, procurar garantir que o regime de tarifação não constitua um dissuasor da utilização de capacidade de infra-estrutura para serviços que possam pagar, pelo menos, os custos que geram. Quando um organismo de tarifação pretenda um nível de recuperação de custos mais elevado do que o permitido pelos n.ºs 3, 4 e 5 do artigo 8.º, só o poderá fazer, em relação a serviços que não sejam de transporte

de mercadorias, impondo taxas adicionais de acordo com uma das regras estabelecidas nos n.ºs 3, 4 e 5.

3. Uma taxa fixa poderá ser aplicada à empresa de transporte ferroviário que mais utilizar determinado elemento da infra-estrutura, aplicando-se às restantes empresas de transporte ferroviário um sistema de taxas fixas e variáveis. Para tanto, a rede poderá ser dividida em elementos; cada elemento da infra-estrutura não terá extensão inferior a 1 000 km. A taxa será fixada com base nos custos, que não deverá exceder, associados ao segmento da infra-estrutura em causa que não estejam cobertos pelas taxas referidas no n.º 3 do artigo 8.º Quando for aplicada uma taxa fixa, o organismo de tarifação deve assegurar que as outras empresas de transporte ferroviário que simultaneamente efectuem um serviço equivalente no mesmo mercado não ficam sujeitos a uma média ou a uma taxa pela exploração de um serviço adicional superiores, em mais de 10 %, à taxa paga pela empresa de transporte ferroviário que mais utiliza o elemento em causa.

4. As taxas poderão ser aumentadas e moduladas através de negociação, em função da elasticidade da procura dos diferentes serviços ou tipos de serviços. Tais modificações só poderão efectuar-se sob supervisão estreita de uma entidade reguladora e na condição de estarem asseguradas medidas de salvaguarda que garantam que as taxas cobradas aos utentes que dependem do transporte ferroviário não são excessivas. A entidade reguladora preparará e publicará, após consultas, as regras a seguir. As taxas determinadas deste modo figurarão num contrato celebrado entre o gestor da infra-estrutura e o candidato autorizado.

5. O gestor da infra-estrutura poderá publicar um tarifário distinguindo entre diferentes tipos de tráfego, claramente definidos, tendo em conta a disponibilidade destes para pagarem um preço superior aos custos gerados. Esta metodologia só pode ser permitida se estiverem asseguradas medidas de salvaguarda, que garantam que as taxas cobradas aos utentes que dependem do transporte ferroviário não são excessivas, e existirem mecanismos que garantam a aceitação do tráfego que pode, pelo menos, pagar os custos adicionais que gera. Uma entidade reguladora controlará as tarifas aplicadas aos diferentes tipos de tráfego e zelará por que as mesmas sejam adequadas.

Artigo 10.º

Descontos

1. Os descontos nas taxas aplicadas pelo gestor da infra-estrutura a uma empresa de transporte ferroviário pela prestação de um serviço obedecerão aos critérios estabelecidos nos n.ºs 3 e 4, sem prejuízo do disposto nos artigos 85.º, 86.º e 90.º do Tratado.

2. Os descontos não excederão a economia real de custos realizada pelo gestor da infra-estrutura em resultado da operação, em referência aos custos de uma viagem simples equivalente. Para determinar o nível de desconto não se poderá ter em conta as economias de custos já integradas na taxa aplicada.

3. Os descontos apenas podem estar relacionados com as taxas aplicadas a uma secção específica da infra-estrutura.

4. Aos diferentes tipos de serviço serão aplicados regimes de desconto distintos.

Artigo 11º

Sistemas de compensação de custos marginais externos e de infra-estrutura não cobertos

1. Os Estados-membros poderão instituir, por um período de tempo limitado, no que se refere à utilização da infra-estrutura ferroviária, um sistema de compensação dos custos marginais externos e de infra-estrutura quantificáveis não cobertos de outros modos de transporte, desde que tais custos excedam os custos marginais externos e de infra-estrutura dos caminhos-de-ferro.

2. A metodologia utilizada e os cálculos efectuados deverão ser tornados públicos. É, nomeadamente, necessário demonstrar quais os custos específicos não cobertos da infra-estrutura de transporte concorrente que são evitados e garantir que o sistema é aplicado às empresas em condições não-discriminatórias.

3. Os Estados-membros garantirão que tais sistemas são compatíveis com o disposto nos artigos 77º, 92º e 93º do Tratado.

Artigo 12º

Regime de desempenho

1. Os regimes de tarifação da utilização da infra-estrutura incentivarão as empresas de transporte ferroviário e o gestor da infra-estrutura a minimizar as perturbações e melhorar o desempenho da rede ferroviária. Para esse efeito utilizar-se-á um regime de desempenho, que preveja sanções para actos que perturbem o funcionamento da rede, compensações para as empresas afectadas pelas perturbações e prémios para desempenhos superiores às previsões.

2. Os princípios básicos do regime de desempenho aplicar-se-ão a toda a rede.

Artigo 13º

Taxas de reserva

1. O gestor da infra-estrutura poderá aplicar uma taxa sobre a capacidade pedida mas não utilizada, de acordo com os princípios estabelecidos nos nºs 2 a 6.

2. A taxa servirá de incentivo à utilização eficiente da capacidade.

3. Nos casos em que todos os pedidos de capacidade possam ser satisfeitos sem coordenação, a taxa não deverá ser superior aos custos do fornecimento do traçado de marcha.

4. Nos casos em que for necessária a coordenação, a taxa deverá, no máximo, reflectir o valor da capacidade pedida.

5. Poderão ser tomadas disposições especiais nos casos em que uma empresa tenha concluído um acordo que lhe permita operar uma ou mais composições sem especificar os períodos exactos.

6. As taxas de reserva só serão cobradas após o período previsto para utilização da capacidade pedida.

CAPÍTULO III

REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE

Artigo 14º

Direitos à capacidade

1. O direito de autorizar a operação de composições na infra-estrutura ferroviária pertence ao gestor de infra-estrutura dessa rede.

2. A capacidade será atribuída pelo gestor da infra-estrutura e, uma vez atribuída a um candidato autorizado, não poderá ser transferida por este para outra empresa ou serviço. A utilização de capacidade por uma empresa de transporte ferroviário para exercer a actividade de um candidato autorizado que não seja uma empresa de transporte ferroviário não será considerada uma transferência.

3. O direito de utilização de capacidade de infra-estrutura ferroviária na forma de um traçado de marcha será concedido aos candidatos autorizados por um período máximo correspondente ao período de vigência de um horário,

4. O gestor da infra-estrutura e um candidato autorizado poderão concluir um acordo-quadro de utilização de capacidade na infra-estrutura ferroviária em causa de duração superior ao período de vigência de um horário, conforme previsto no artigo 20º

5. O gestor da infra-estrutura e os candidatos autorizados celebrarão contratos que estipulem os respectivos direitos e obrigações no que se refere a qualquer repartição de capacidade.

Artigo 15º

Repartição de capacidade

1. Os Estados-membros podem definir um quadro para a repartição de capacidade de infra-estrutura ferroviária, respeitando todavia a independência da gestão prevista no artigo 7º da Directiva 91/440/CEE. O gestor da infra-estrutura fixará as regras específicas de repartição de capacidade e executará os processos de repartição. Garantirá, em particular, que a capacidade de infra-estrutura ferroviária é repartida de forma equitativa não-discriminatória e em conformidade com o direito comunitário.

2. Se o gestor da infra-estrutura não for independente, no plano jurídico, organizativo e decisório, das empresas de transporte ferroviário, as funções de repartição serão desempenhadas por um organismo de repartição. Este organismo deve ser independente das empresas de transporte ferroviário no plano jurídico, organizativo e decisório.

3. O gestor da infra-estrutura e o organismo de repartição respeitarão o sigilo comercial da informação que lhes for fornecida.

Artigo 16º

Colaboração para a repartição de capacidade em mais de uma rede

1. Os gestores da infra-estrutura colaborarão no sentido da criação e repartição eficientes de capacidade que envolva mais de uma rede. Para esse efeito poderão criar as organizações conjuntas necessárias. Qualquer colaboração instituída ou organização conjunta criada serão governadas pelas regras estabelecidas na presente directiva.

Os gestores da infra-estrutura criarão, nomeadamente, uma organização que coordene a repartição de capacidade a nível internacional, integrada por representantes dos gestores de todas as infra-estruturas ferroviárias cujas decisões de repartição tenham repercussões em mais do que um gestor de infra-estrutura. Esta organização poderá incluir os competentes representantes de gestores de infra-estrutura exteriores à Comunidade. A Comissão será informada e convidada a participar nas reuniões da organização na qualidade de observador.

2. Em qualquer reunião ou outra actividade destinada a viabilizar a repartição de capacidade de infra-estrutura para a operação de serviços ferroviários que utilizem mais de uma rede, as decisões serão tomadas apenas pelos representantes dos gestores da infra-estrutura.

3. Os participantes na colaboração a que se refere o nº 1 garantirão que a identidade dos membros, o modo de funcionamento e os critérios utilizados na avaliação e repartição de capacidade são tornados públicos.

4. No quadro da colaboração entre gestores de infra-estruturas referida no primeiro parágrafo do nº 1, poder-se-á avaliar a necessidade de — e, se necessário, organizar e pedir a — criação de traçados de marcha internacionais que facilitem a operação de comboios de mercadorias de última hora.

Estes traçados de marcha internacionais pré-estabelecidos serão postos à disposição dos candidatos autorizados por intermédio de qualquer um dos gestores de infra-estruturas participantes.

Artigo 17º

Especificações da rede — repartição de capacidade

1. O gestor da infra-estrutura preparará, em consulta com os candidatos autorizados, outras partes interessadas e, se for caso disso, outros gestores de infra-estruturas, um documento de especificação dos princípios e critérios de repartição de capacidade, o qual fará parte das especificações da rede.

2. O documento especificará as características gerais da capacidade de infra-estrutura à disposição das empresas de transporte ferroviário e as eventuais restrições à sua utilização, nomeadamente as necessidades previsíveis de capacidade para as operações de manutenção.

3. O documento especificará os procedimentos e prazos do processo de repartição de capacidade. Incluirá também os critérios seguidos naquele processo, nomeadamente:

- a) As modalidades de apresentação de pedidos de capacidade ao gestor da infra-estrutura pelos candidatos autorizados;
- b) Os requisitos a que devem obedecer os candidatos autorizados;
- c) Os prazos dos processos de candidatura e de repartição;
- d) Os princípios que regem o processo de coordenação;
- e) Os procedimentos a seguir e os critérios a utilizar quando a infra-estrutura apresenta limitações de capacidade;
- f) Elementos sobre a designação de infra-estruturas especializadas;

g) As condições pelos quais são tidos em conta os anteriores níveis de utilização da capacidade para determinar prioridades no processo de repartição.

4. O documento especificará as medidas tomadas para garantir o tratamento adequado dos serviços de mercadorias, dos serviços internacionais e dos pedidos de última hora.

5. O documento será publicado quatro meses antes, pelo menos, da data-limite estabelecida para a apresentação dos pedidos de capacidade de infra-estrutura.

Artigo 18º

Princípios de repartição

Ao definir as especificações relativas à repartição de capacidade, o gestor da infra-estrutura considerará a necessidade ou conveniência dos seguintes factores:

- a) Partilha da capacidade e desenvolvimento da infra-estrutura para o transporte nacional e internacional de passageiros e mercadorias do modo mais eficaz e económico, no interesse de todos os utentes dos serviços ferroviários;
- b) Inexistência de discriminação entre empresas ou categorias de empresas;
- c) Promoção da concorrência no âmbito da prestação de serviços ferroviários;
- d) Manutenção e melhoria dos níveis de fiabilidade do serviço;
- e) Satisfação dos requisitos razoáveis dos candidatos autorizados e do gestor da infra-estrutura no que se refere ao desenvolvimento futuro da sua actividade;
- f) Maximização da flexibilidade de que dispõe o gestor da infra-estrutura no que se refere à repartição de capacidade, sem comprometer a satisfação dos requisitos razoáveis dos candidatos autorizados;
- g) Não imposição de condicionalismos indevidos às pretensões de outras empresas detentoras ou que pretendam deter direitos de utilização da infra-estrutura no sentido de desenvolverem a sua actividade;
- h) Adequada atenção aos interesses financeiros das entidades que asseguram o financiamento público destinado à aquisição de serviços de transporte de passageiros;
- i) Incentivos ao bom desempenho.

Artigo 19º

Candidatos autorizados

1. Apenas podem apresentar pedidos de capacidade de infra-estrutura ferroviária os candidatos autorizados.

2. O gestor da infra-estrutura poderá impor condições aos candidatos autorizados para assegurar que são salvaguardadas as suas legítimas expectativas relativamente a futuras receitas e à utilização futura da infra-estrutura. Estas condições devem ser adequadas, transparentes e não-discriminatórias. As condições serão publicadas nas especificações da rede, integradas nos princípios que regem a repartição de capacidade, devendo a Comissão ser delas informada.

3. As condições a que se refere o nº 2 apenas poderão dizer respeito ao fornecimento de uma garantia financeira, que não deve exceder um nível adequado, proporcional ao nível de actividade previsto do candidato autorizado, e à demonstração da capacidade de apresentação de propostas adequadas para obtenção de capacidade.

Artigo 20º

Acordos-quadro

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 85º, 86º e 90º do Tratado, um candidato autorizado e o gestor da infra-estrutura poderão concluir um acordo-quadro que especifique as características da capacidade de infra-estrutura ferroviária solicitada pelo candidato autorizado para um período superior ao período de vigência de um horário. O acordo-quadro não deverá especificar detalhadamente um traçado de marcha, mas deverá ser elaborado por forma a responder às legítimas necessidades comerciais do candidato autorizado.

2. Os acordos-quadro não devem inviabilizar a utilização da infra-estrutura em causa por outros candidatos autorizados ou serviços.

3. Um acordo-quadro deve prever a alteração ou limitação das suas cláusulas, por forma a permitir uma melhor utilização da infra-estrutura ferroviária.

4. As partes num acordo-quadro poderão acordar sanções em caso de alteração ou denúncia do acordo.

5. Os acordos-quadro terão, em princípio, uma vigência máxima de cinco anos. O gestor da infra-estrutura poderá, em casos específicos, aceitar um período superior. Esta excepção deve ter por fundamento a existência de contratos comerciais, investimentos específicos ou riscos.

6. No respeito pelo sigilo comercial, qualquer parte interessada poderá tomar conhecimento das linhas gerais dos acordo-quadro.

7. Os utilizadores com necessidades específicas poderão eventualmente desejar definir com maior precisão do que seria normalmente permitido determinados aspectos da capacidade no acordo-quadro, atendendo à importância económica ou social de que essa capacidade se reveste. O gestor da infra-estrutura poderá ter em consideração essa necessidade de uma definição mais específica da capacidade, desde que a mesma seja adquirida através de um contrato que tenha em conta o seu custo para o gestor da infra-estrutura e que seja compatível com os princípios fixados nas especificações da rede.

Artigo 21º

Calendário do processo de repartição

1. O gestor da infra-estrutura respeitará o calendário no processo de repartição de capacidade estabelecido nos nºs 2 a 7.

2. O horário de serviço será fixado uma vez por ano.

3. A mudança de horário terá lugar à meia-noite do último sábado de Maio. Qualquer alteração ou ajustamento a efectuar após o Verão terá lugar no último sábado de Setembro de cada ano ou, sempre que necessário, com outra periodicidade entre estas datas.

4. Os pedidos de capacidade a incorporar no horário de serviço deverão ser recebidos doze meses, pelo menos, antes da entrada em vigor do horário.

5. Onze meses, o mais tardar, antes da entrada em vigor do horário de serviço, o gestor da infra-estrutura assegurará o estabelecimento de traçados de marcha internacionais provisórios em colaboração com os outros organismos de repartição interessados, conforme previsto no artigo 16º. O gestor da infra-estrutura assegurará, na medida do possível, que esses traçados sejam respeitados nos processos subsequentes.

6. O gestor da infra-estrutura acordará com os outros gestores de infra-estruturas interessados, antes de iniciar o processo de consultas sobre o projecto de horário, traçados de marcha internacionais a incluir no horário de serviço. Só deverão ser feitos ajustamentos em caso de absoluta necessidade.

7. Quatro meses, o mais tardar, após a data-limite para a apresentação de propostas por parte dos candidatos autorizados, o gestor da infra-estrutura preparará um projecto de horário.

Artigo 22º

Pedidos

1. Os candidatos autorizados poderão apresentar ao gestor da infra-estrutura um pedido para conclusão de um acordo para concessão de direitos de utilização da infra-estrutura em contrapartida de uma taxa em conformidade com as disposições do capítulo II.

2. Os pedidos respeitantes ao horário regular devem respeitar os prazos estabelecidos no artigo 21º.

3. Um candidato autorizado que seja parte num acordo-quadro apresentará o seu pedido em conformidade com as disposições do acordo.

4. Os candidatos autorizados poderão solicitar capacidade que respeite a mais de uma rede junto de um único gestor de infra-estrutura. Esse gestor será então autorizado a actuar em nome do candidato autorizado no sentido de obter capacidade junto dos outros gestores de infra-estruturas interessados.

5. Os gestores da infra-estrutura garantirão que, relativamente à capacidade respeitante a mais de uma rede, os candidatos autorizados possam apresentar os seus pedidos directamente a uma organização conjunta por eles criada.

Artigo 23º

Planificação

1. O gestor da infra-estrutura satisfará, na medida do possível, todos os pedidos de capacidade, incluindo os pedidos de traçados de marcha que cruzem mais de uma rede, e terá em conta os condicionalismos que afectam os candidatos autorizados, incluindo as incidências económicas na sua actividade.

2. O gestor da infra-estrutura garantirá que, excepto nos casos previstos no nº 7 do artigo 20º, no nº 3 do artigo 25º e no artigo 27º, nenhum tipo de serviço ou candidato autorizado é objecto de tratamento prioritário no âmbito dos processos de planificação e coordenação.

3. O gestor da infra-estrutura consultará as partes interessadas sobre o projecto de horário e dar-lhes-á a oportunidade de apresentarem as suas observações durante um período de pelo menos um mês. Por partes interessadas entende-se todas as entidades que pediram capacidade, bem como outras entidades que desejem formular comentários sobre as incidências do horário na sua capacidade de aquisição de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário.

4. O gestor da infra-estrutura tomará as medidas adequadas para atender às preocupações manifestadas.

*Artigo 24º***Processo de coordenação**

1. Sempre que seja confrontado, durante o processo de planificação, com eventuais conflitos entre diferentes pedidos, o gestor da infra-estrutura esforçar-se-á por assegurar, via a coordenação dos pedidos, o melhor ajustamento possível de todos os pedidos.
2. Em situações que requeiram coordenação, o gestor da infra-estrutura terá o direito, dentro de limites razoáveis, de propor capacidade diferente da que foi solicitada.
3. O gestor da infra-estrutura esforçar-se-á, por meio de consultas com os candidatos interessados, por solucionar os eventuais conflitos à luz dos princípios enunciados no artigo 18º.
4. Os princípios que regem o processo de coordenação serão definidos nas especificações da rede. Esses princípios devem, em particular, reflectir a dificuldade da organização de traçados de marcha internacionais e as incidências que qualquer modificação pode ter noutros gestores de infra-estruturas.
5. Quando pedidos de capacidade não puderem ser satisfeitos sem coordenação, o gestor da infra-estrutura esforçar-se-á por atender à totalidade de pedidos pela via da coordenação.

*Artigo 25º***Escassez de capacidade**

1. Se, após a coordenação dos traçados de marcha pedidos e a consulta dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos de capacidade, o gestor da infra-estrutura declarará imediatamente o elemento de infra-estrutura em causa com limitações de capacidade. O mesmo processo será adoptado relativamente a infra-estruturas que presumivelmente irão sofrer de escassez de capacidade num futuro próximo.
2. Quando determinada infra-estrutura for declarada infra-estrutura com limitações de capacidade, o gestor da infra-estrutura procederá a uma análise da capacidade, conforme previsto no artigo 28º, a menos que esteja já a ser implementado um plano de reforço da capacidade, conforme previsto no artigo 29º.
3. Quando as taxas aplicadas nos termos do nº 4 do artigo 8º não produzam resultados satisfatórios e uma infra-estrutura é declarada infra-estrutura com limitações de capacidade, o gestor da infra-estrutura poderá recorrer a critérios de prioridade para proceder à repartição de capacidade.
4. Os critérios de prioridade devem ter em conta a importância do serviço para a sociedade em relação a qualquer outro serviço que, em sua consequência, será excluído. Devem igualmente ter em conta as incidências das exclusões noutros Estados-membros.

5. Na determinação dos critérios de prioridade dar-se-á a devida atenção à importância dos serviços de transporte de mercadorias, em particular os internacionais.

6. No que se refere aos elementos de infra-estrutura com limitações de capacidade, o gestor da infra-estrutura diligenciará, na medida adequada, no sentido de dar resposta aos pedidos de última hora previstos ou previsíveis por ocasião do processo de planificação. O gestor velará por que a possibilidade de dar satisfação a esses pedidos seja comparável à possibilidade de satisfação dos pedidos apresentados durante o processo de definição dos horários.

7. Os procedimentos a seguir e os critérios a adoptar quando uma infra-estrutura apresenta limitações de capacidade figurarão nas especificações da rede.

*Artigo 26º***Pedidos de última hora**

1. O gestor da infra-estrutura diligenciará no sentido de poder dar resposta, a qualquer momento, num prazo não superior a cinco dias, a pedidos de última hora relativos a traçados de marcha. O prazo médio de resposta a este tipo de pedidos deverá ser inferior a dois dias.
2. O gestor da infra-estrutura procederá, sempre que necessário, a uma avaliação da necessidade de manter, no âmbito do horário definitivo, uma reserva de capacidade que lhe permita responder rapidamente aos pedidos de capacidade de última hora previsíveis.
3. O gestor da infra-estrutura velará por que a informação sobre a capacidade de reserva utilizável para satisfazer pedidos de última hora seja disponibilizada a todos os candidatos autorizados que desejem utilizar essa capacidade.
4. Serão publicadas, relativamente a cada período de vigência do horário a que se refere o artigo 21º, estatísticas gerais relativas aos tempos de resposta a pedidos de última hora e os resultados desses pedidos.

*Artigo 27º***Infra-estruturas especializadas**

1. A menos que existam itinerários alternativos adequados, a capacidade de infra-estrutura ferroviária será considerada disponível para utilização por todos os tipos de serviço compatíveis com as características necessárias para utilização da linha.
2. Quando existam itinerários alternativos adequados, o gestor da infra-estrutura poderá, após consulta das partes interessadas, designar uma infra-estrutura específica para utilização por determinados tipos de tráfego. Sem prejuízo do disposto nos artigos 85º, 86º e 90º do Tratado, quando se efectue tal designação, o gestor da infra-estrutura poderá dar prioridade a estes tipos de tráfego aquando da repartição de capacidade.

Essa designação não inviabilizará a utilização da infra-estrutura em causa por outros tipos de tráfego, quando haja capacidade disponível e a composição apresentar as características necessárias para utilização na linha.

3. Quando uma infra-estrutura tenha sido designada conforme previsto no nº 2, será feita menção dessa circunstância nas especificações da rede.

Artigo 28º

Análise da capacidade

1. O objectivo da análise da capacidade referida no nº 2 do artigo 25º é determinar as limitações de capacidade que impedem a satisfação adequada dos pedidos de capacidade e sugerir métodos que viabilizem a satisfação de pedidos adicionais. A análise deve servir para identificar as causas das limitações e as medidas que poderão ser tomadas a curto e médio prazo para atenuar essas limitações.

2. A análise contemplará a infra-estrutura, os procedimentos de operação, a natureza dos diferentes serviços explorados e o reflexo de todos estes factores na capacidade. As medidas propostas podem incluir, em especial, a modificação de itinerários, a reprogramação dos horários dos serviços, alterações da velocidade e beneficiações na infra-estrutura.

3. A análise da capacidade será realizada pelo gestor da infra-estrutura, em consulta com os actuais e potenciais utilizadores da infra-estrutura em causa.

4. A análise da capacidade deve estar concluída dois meses depois de a infra-estrutura ter sido identificada como infra-estrutura com limitações de capacidade.

Artigo 29º

Plano de reforço da capacidade

1. No prazo de seis meses após a conclusão de uma análise da capacidade, conforme definida no artigo 28º, o gestor da infra-estrutura proporá um plano de reforço da capacidade.

2. O plano de reforço da capacidade será elaborado em consulta com os utilizadores da infra-estrutura com limitações de capacidade. O plano deve identificar as causas das limitações de capacidade, as opções de reforço, a evolução provável do tráfego, os condicionaismos à expansão da infra-estrutura, o custo das opções, incluindo eventuais alterações das taxas de acesso, e uma análise custo-benefício das medidas de reforço da capacidade identificadas.

3. O plano proposto conterá um plano de acção e um calendário para a sua implementação.

4. Um gestor de infra-estrutura que não faça avançar, salvo por circunstâncias alheias à sua vontade, o plano de acção integrado no plano de reforço da capacidade, deverá, a pedido das empresas de transporte ferroviário que utilizam a infra-estrutura em causa, suspender a aplicação das taxas eventualmente aplicadas a título da escassez de capacidade à infra-estrutura em causa.

Artigo 30º

Utilização dos traçados de marcha

1. O gestor da infra-estrutura estabelecerá condições de utilização dos traçados de marcha concedidos aos candidatos autorizados em conformidade com os nºs 2, 3 e 4.

2. No que se refere a infra-estruturas com limitações de capacidade, o gestor da infra-estrutura deve requerer a retrocessão dos traçados de marcha que, durante um período mínimo de um mês, tenham sido utilizados em menos de 75 % das ocasiões para as quais haviam sido reservados.

3. Relativamente às secções da infra-estrutura que necessitaram de coordenação mas não registam limitações de capacidade, o gestor da infra-estrutura poderá requerer a retrocessão dos traçados de marcha que, durante um período mínimo de um mês, tenham sido utilizados em menos de 75 % das ocasiões para as quais haviam sido reservados.

4. O gestor da infra-estrutura poderá incluir, nas especificações da rede, as condições pelas quais terá em conta os anteriores níveis de utilização dos traçados de marcha ao determinar prioridades para o processo de repartição.

Artigo 31º

Capacidade de infra-estrutura para manutenção

1. Os pedidos de capacidade de infra-estrutura para realização das operações de manutenção serão apresentados durante o processo de planificação.

2. O gestor da infra-estrutura terá em devida conta as incidências da reserva de capacidade para manutenção da via férrea nas actividades dos outros candidatos autorizados.

Artigo 32º

Arbitragem

1. O gestor da infra-estrutura garantirá a disponibilidade, no quadro da repartição de capacidade ou da participação numa organização conjunta para repartição de capacidade a nível internacional, de um procedimento de arbitragem através do qual se possa chegar a uma decisão sobre um diferendo no prazo de dez dias úteis. A

arbitragem intervirá para a resolução dos diferendos relacionados com a repartição de capacidade de infra-estrutura. Os procedimentos e o método de actuação serão acordados em consulta com os candidatos autorizados e publicados nas especificações da rede.

2. Nos casos em que é necessária a arbitragem, cada participante pagará os seus próprios custos. Os custos adicionais da arbitragem serão equitativamente repartidos pelas partes.

3. Quando candidatos autorizados e um gestor de infra-estrutura ou organização conjunta de gestores de infra-estrutura requeiram a arbitragem, deverão os mesmos comprometer-se a fornecer todas as informações necessárias para se chegar a uma decisão e a aceitar as decisões da instância de arbitragem.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 33º

Entidade reguladora

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 32º, os Estados-membros instituirão uma entidade reguladora. A entidade será independente de qualquer gestor de infra-estrutura, organismo de tarifação, organismo de repartição ou candidato autorizado, no plano organizativo, financeiro, jurídico e decisório. A entidade exercerá as suas funções em conformidade com os princípios enunciados nos nºs 2 a 8.

2. Qualquer empresa terá o direito de recorrer a esta entidade se considerar ter sido tratada de forma injusta ou discriminatória ou lesada de outra forma, em particular contra decisões tomadas pelo gestor da infra-estrutura no que se refere:

- a) Às especificações da rede;
- b) Aos critérios incluídos nessas especificações;
- c) Ao processo de repartição das capacidades e seus resultados;
- d) Ao regime de tarifação;
- e) Ao nível ou estrutura das taxas de utilização da infra-estrutura que as empresas pagam ou terão de vir a pagar.

3. A entidade reguladora garantirá que as taxas fixadas pelo gestor da infra-estrutura estão em conformidade com as disposições do capítulo II e não são discriminatórias. A negociação do nível das taxas de utilização da

infra-estrutura entre as empresas e o gestor da infra-estrutura, conforme previsto no nº 4 do artigo 9º, só será permitida se decorrer sob a supervisão da entidade reguladora. A entidade reguladora intervirá caso as negociações sejam passíveis de contrariar as disposições da presente directiva.

4. A entidade reguladora está habilitada a solicitar as informações que considere relevantes ao gestor da infra-estrutura, aos candidatos autorizados ou a terceiros interessados, no Estado-membro em causa, informações essas que deverão ser prontamente fornecidas.

5. A entidade reguladora será chamada a examinar eventuais queixas e a diligenciar no sentido de remediar a situação num prazo máximo de dois meses a contar da data de recepção de toda a informação.

6. As decisões da entidade reguladora são vinculativas para todas as partes a que dizem respeito.

7. No caso de um recurso por recusa de concessão de capacidade ou contra as condições de uma oferta de capacidade, a entidade reguladora confirmará a decisão do gestor da infra-estrutura ou determinará a modificação da decisão de acordo com as directrizes por si traçadas.

8. Os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para garantir que as decisões tomadas pela entidade reguladora são sujeitas a controlo jurisdiccional.

Artigo 34º

Certificado de segurança

1. As disposições a tomar para a certificação da segurança relativamente às empresas de transporte ferroviário estabelecidas ou que venham a estabelecer-se na Comunidade e aos agrupamentos internacionais por elas constituídos, que efectuem os serviços referidos no artigo 10º da Directiva 91/440/CEE, serão conformes com o disposto nos nºs 2 e 3 do presente artigo.

2. Os Estados-membros exigirão a apresentação de um certificado de segurança, no qual figurem os requisitos de segurança que as empresas de transporte ferroviário deverão satisfazer, a fim de garantir a segurança do serviço nos itinerários em causa.

3. Para obterem o certificado de segurança, as empresas de transporte ferroviário devem respeitar a regulamentação nacional, a qual deve ser compatível com o direito comunitário e aplicada de forma não discriminatória, que estabelece as normas técnicas e operacionais específicas para os serviços ferroviários e as normas de segurança aplicáveis ao pessoal, ao material circulante e à organização interna das empresas.

As empresas de transporte ferroviário devem, em particular, fornecer prova de que o pessoal afectado à operação e acompanhamento das composições que efectuam os serviços referidos no artigo 10º da Directiva 91/440/CEE dispõe da formação necessária para cumprir as regras de tráfego aplicadas pelo gestor da infra-estrutura e as normas de segurança que lhe são impostas no interesse da circulação das composições.

As empresas de transporte ferroviário devem igualmente fornecer prova de que o material circulante que integra as composições foi aprovado pelas autoridades públicas ou o gestor da infra-estrutura e inspeccionado de acordo com as normas operacionais aplicáveis à infra-estrutura utilizada. O certificado de segurança será emitido pela autoridade designada para o efeito pelo Estado-membro em que se localiza a infra-estrutura utilizada.

Artigo 35º

Relatório

Quatro anos após a entrada em vigor da presente directiva, a Comissão apresentará ao Conselho um relatório, acompanhado, se necessário, de propostas de novas medidas comunitárias.

Artigo 36º

Aplicação

Os Estados-membros adoptarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva em 1 de Janeiro de

2000. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

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

Artigo 37º

Revogações

O Regulamento (CEE) nº 2830/77, o Regulamento (CEE) nº 2183/78, a Decisão 82/529/CEE e a Directiva 95/19/CE são revogados com efeitos a partir da data indicada no artigo 36º.

Artigo 38º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia a contar da data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 39º

Destinatários

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

ANEXO

O pacote mínimo de acesso incluirá:

- a) O tratamento dos pedidos de capacidade;
- b) O direito de utilização da capacidade de via concedida;
- c) A utilização de agulhas e entroncamentos;
- d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;
- e) Quaisquer informações necessárias à implementação ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

Os serviços de acesso incluirão:

- a) O acesso às instalações de abastecimento de combustível;
- b) O acesso às estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações;
- c) O acesso aos terminais de mercadorias;
- d) O acesso às estações de triagem;

- e) O acesso às instalações de formação das composições;
- f) O acesso aos feixes de resguardo;
- g) O acesso às instalações de manutenção e outras instalações técnicas.

Os serviços obrigatórios incluirão:

- a) A assistência em caso de incidentes graves ou séria perturbação da normal circulação ferroviária;
- b) A intervenção policial quando necessário;
- c) O controlo do cumprimento das normas de segurança e da regulamentação por parte das empresas.

Os serviços adicionais incluirão:

- a) A utilização de meios de alimentação de energia eléctrica para tracção;
- b) A energia eléctrica para tracção;
- c) O pré-aquecimento dos comboios de passageiros;
- d) O abastecimento de combustível;
- e) As manobras;
- f) Contratos personalizados para:
 - controlo do transporte de mercadorias perigosas,
 - assistência na operação de comboios especiais.

Os serviços auxiliares incluirão:

- a) O acesso à rede de telecomunicações;
 - b) O fornecimento de informações suplementares;
 - c) A inspecção técnica do material circulante.
-

III

(Informações)

COMISSÃO

Resultados dos concursos (ajuda alimentar comunitária)

(98/C 321/08)

Em aplicação do n.º 7 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 2519/97 da Comissão, de 16 de Dezembro de 1997, que estabelece as normas gerais de mobilização de produtos a fornecer a título do Regulamento (CE) n.º 1292/96 do Conselho para a ajuda alimentar comunitária

(«Jornal Oficial das Comunidades Europeias» L 346 de 17 de Dezembro de 1997, página 23)

6, 12 e 13 de Outubro de 1998

Regulamento (CE) n.º	Lote	Ação n.º	Beneficiário/ País de destino	Produto	Quantidade (t)	Estádio de entrega	Adjudicatário	Preço de adjudicação (ecus/t)
2006/98	A	41/98	WFP/Etiópia	BLT	25 000	EMB	Glencore Grain Rotterdam BV — Rotterdam (NL)	87,21
2044/98	A	759/96, 242 + 243/97	EuronAid/Madagáscar	LEPv	180	EMB	Hoogwegt International BV — Arnhem (NL)	1 259,00
2065/98	A	757/96, 236 + 237/97	EuronAid/Madagáscar	HCOLZ	285	EMB	Cebag Belgium NV — Antwerpen (B)	739,79
	B	1505/95	Peru	HSOJA	2 800	DEB	AOH Algemene Oliehandel BV — Utrecht (NL)	742,67
2066/98	A	238 + 239/97	EuronAid/Madagáscar	FBLT	120	EMB	United Belgian Mills NV — Antwerpen (B)	139,95
	B	756/96	EuronAid/Haiti	CBR/M/L	960	EMB	Arroces y Cereales SA — Oliva (E)	292,00
	C	758/96	EuronAid/Uganda	CBR/M/L	961	EMB	Arroces y Cereales SA — Oliva (E)	292,00

BLT:	Trigo mole	B:	Manteiga	BPJ:	Carne de bovino em suco próprio
FBLT:	Farinha de trigo mole	GMAI:	Grumos de milho	CB:	<i>Corned beef</i>
CBL:	Arroz branqueado, longo	SMAI:	Sêmolos de milho	COR:	Passas de corinto
CBM:	Arroz branqueado, médio	LENP:	Leite em pó inteiro	BABYF:	<i>Babyfood</i>
CBR:	Arroz branqueado, redondo	LDEP:	Leite parcialmente desnatado em pó	LHE:	Leite de alto teor energético
BRI:	Trincas de arroz	LEP:	Leite em pó desnatado	Lsub1:	Leite de transição para lactentes (primeira idade)
FHAF:	Flocos de aveia	LEPv:	Leite em pó desnatado vitaminado	Lsub2:	Leite de transição para lactentes (segunda idade)
FROF:	Queijo fundido	CT:	Concentrado de tomate	PAL:	Massas alimentícias
WSB:	Mistura de trigo e soja	CM:	Conservas de cavalas	PISUM:	Ervilhas partidas
SUB:	Açúcar	BISC:	Bolachas de elevado valor proteico	FEQ:	Favaroas (<i>Vicia Faba Equina</i>)
ORG:	Cevada	BO:	<i>Butteroil</i>	FABA:	Favas (<i>Vicia Faba Major</i>)
SOR:	Sorgo	HOLI:	Azeite	SAR:	Sardinhas
DUR:	Trigo duro	HCOLZ:	Óleo de colza refinado	DEB:	Entregue porto de desembarque — desembarcado
GDUR:	Sêmola de trigo duro	HPALM:	Óleo de palma semi-refinado	DEN:	Entregue porto de desembarque — não desembarcado
MAI:	Milho	HSOJA:	Óleo de soja refinado	EMB:	Entregue porto de embarque
FMAI:	Farinha de milho	HTOUR:	Óleo de girassol refinado	DEST:	Entregue no destino
				EXW:	A saída da fábrica

**Sítio Web de informação sobre níveis de contingentes para produtos têxteis — Regulamento
(CE) n.º 3030/93 ⁽¹⁾ e (CE) n.º 517/94 do Conselho ⁽²⁾**

(98/C 321/09)

A Comissão Europeia é responsável a nível comunitário pela emissão das autorizações de importação dos produtos têxteis sujeitos a restrições quantitativas (contingentes) ou a medidas de vigilância aplicáveis aos produtos têxteis [Regulamento (CE) n.º 3030/93 e (CE) n.º 517/94 do Conselho], recorrendo, para tal, à ajuda de uma rede electrónica integrada denominada SIGL (Sistema Integrado de Gestão das Licenças). SIGL é um sistema informático que liga a Comissão Europeia aos serviços emissores das autorizações de importação nos Estados-membros.

A partir de 29 de Julho de 1998, as informações sobre a taxa de utilização dos contingentes e sobre as quantidades de produtos importados no âmbito das medidas de vigilância estarão disponíveis na Internet, no seguinte endereço: <http://sigl.cec.eu.int>.

Este sítio Web será acessível ao público gratuitamente e sem código de acesso.

As informações fornecidas no sítio Web baseiam-se na utilização das restrições quantitativas (contingentes) e nas quantidades de produtos importados no âmbito das medidas de vigilância por cada categoria têxtil e serão actualizadas de duas em duas horas. O grau de utilização de um contingente baseia-se na quantidade de produtos têxteis de uma determinada categoria autorizados para importação pelas autoridades competentes nos Estados-membros e imputados aos limites quantitativos em questão.

No sítio Web estarão disponíveis as seguintes informações:

- por país de exportação, as quantidades utilizadas de contingentes directos e as quantidades de produtos importados no âmbito das medidas de vigilância, por ano de contingentamento;
- por categoria têxtil, as quantidades utilizadas de contingentes directos e as quantidades de produtos im-

portados no âmbito das medidas de vigilância, por ano de contingentamento;

- por país de exportação, as quantidades utilizadas de contingentes que foram objecto de aperfeiçoamento passivo, por ano de contingentamento;
- por categoria têxtil, as quantidades utilizadas de contingentes que foram objecto de aperfeiçoamento passivo, por país de exportação e por ano de contingentamento.

Por cada operação de pesquisa, estarão disponíveis as seguintes informações:

- nível de contingente (= limite quantitativo estabelecido para um determinado ano de contingentamento);
- nível de funcionamento (= nível de contingente ajustado através da aplicação das disposições em matéria de flexibilidade previstas na legislação pertinente);
- quantidade autorizada (= quantidades de bens em relação às quais as autoridades competentes dos Estados-membros emitiram autorizações de importação e que foram imputadas aos limites quantitativos em questão);
- quantidade pendente (= quantidades em relação às quais não estão disponíveis contingentes a não ser que ou até o nível de funcionamento seja ajustado através da aplicação das disposições em matéria de flexibilidade);
- utilização do nível de contingente (%) (= grau de utilização do nível de contingente);
- utilização do nível de funcionamento (%) (= grau de utilização do nível de funcionamento).

Além disso, os níveis de funcionamento para os contingentes que foram objecto de aperfeiçoamento passivo subdividem-se em quantidades atribuídas aos denominados «importadores tradicionais» e quantidades atribuídas aos outros importadores («novos importadores»).

⁽¹⁾ JO L 275 de 8.11.1993, p. 1, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1053/98 (JO L 151 de 21.5.1998, p. 10).

⁽²⁾ JO L 67 de 10.3.1994, p. 1, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1457/97 (JO L 199 de 26.7.1997, p. 6).