

Jornal Oficial

da União Europeia

C 70 E

50.º ano

Edição em língua
portuguesa

Comunicações e Informações

27 de Março de 2007

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	III <i>Actos preparatórios</i>	
	Conselho	
2007/C 70 E/01	Posição Comum (CE) n.º 2/2007, de 11 de Dezembro de 2006, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho	1
2007/C 70 E/02	Posição Comum (CE) n.º 3/2007, de 11 de Dezembro de 2006, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 ⁽¹⁾	21

PT

(¹) Texto relevante para efeitos do EEE

III

(Actos preparatórios)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 2/2007

adoptada pelo Conselho em 11 de Dezembro de 2006

tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho

(2007/C 70 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente os artigos 71.º e 89.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 16.º do Tratado confirma a posição que os serviços de interesse económico geral ocupam no conjunto dos valores comuns da União.
- (2) O n.º 2 do artigo 86.º do Tratado estabelece que as empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral ficam submetidas às regras do Tratado, designadamente às regras de concorrência, na medida em que a aplicação destas regras não constitua obstáculo ao cumprimento, de direito ou de facto, da missão particular que lhes foi confiada.
- (3) O artigo 73.º do Tratado constitui uma *lex specialis* relativamente ao n.º 2 do artigo 86.º Estabelece regras aplicáveis às compensações das obrigações de serviço público no sector dos transportes terrestres.

- (4) Os principais objectivos do Livro Branco da Comissão intitulado «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», de 12 de Setembro de 2001, são garantir serviços de transporte de passageiros seguros, eficazes e de elevada qualidade, graças a uma concorrência regulada que garanta também a transparência e o desempenho dos serviços públicos de transporte de passageiros, tendo em conta os factores sociais, ambientais e de desenvolvimento regional, ou oferecer condições tarifárias específicas para certas categorias de passageiros, como os pensionistas, e eliminar as disparidades entre empresas de transporte de diferentes Estados-Membros susceptíveis de falsear substancialmente as condições de concorrência.

- (5) Actualmente, numerosos serviços de transporte terrestre de passageiros que constituem uma necessidade em termos de interesse económico geral não são passíveis de exploração comercial. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem ter a possibilidade de intervir para garantir a prestação desses serviços. Entre os mecanismos que as autoridades competentes podem utilizar para garantir a prestação de serviços públicos de transporte de passageiros contam-se a atribuição de direitos exclusivos aos operadores de serviços públicos, a concessão de uma compensação financeira aos operadores de serviços públicos e a definição de regras gerais para a exploração de serviços de transporte público aplicáveis a todos os operadores. Se, em conformidade com o presente regulamento, os Estados-Membros decidirem excluir do seu âmbito de aplicação certas regras gerais, deverá aplicar-se o regime geral de auxílios estatais.

- (6) Muitos Estados-Membros aprovaram disposições legislativas que prevêm a atribuição de direitos exclusivos e a adjudicação de contratos de serviço público pelo menos em parte do seu mercado de transportes públicos, com base em procedimentos de adjudicação transparentes, equitativos e concorrenciais. Em resultado disso, as transacções entre os Estados-Membros desenvolveram-se significativamente e vários operadores de serviços

⁽¹⁾ JO C 195 de 18.8.2006, p. 20.⁽²⁾ JO C 192 de 16.8.2006, p. 1.⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Novembro de 2001 (JO C 140 E de 13.6.2002, p. 262), posição comum do Conselho de 11 de Dezembro de 2006 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

públicos prestam actualmente serviços públicos de transporte de passageiros em mais de um Estado-Membro. Todavia, a evolução das legislações nacionais deu origem a disparidades nos procedimentos aplicados e criou incerteza jurídica quanto aos direitos dos operadores de serviços públicos e às obrigações das autoridades competentes. O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável ⁽¹⁾ não aborda as modalidades de adjudicação dos contratos de serviço público na Comunidade nem, especificamente, as circunstâncias em que estes devem ser submetidos a concurso. Por conseguinte, é conveniente actualizar o quadro jurídico comunitário.

- (7) Os estudos realizados e a experiência dos Estados-Membros onde a concorrência no sector dos transportes públicos vigora há já vários anos demonstram que, com cláusulas de salvaguarda adequadas, a introdução de uma concorrência regulada entre operadores permite a prestação de serviços mais atractivos, mais inovadores, com custos mais baixos, e não é susceptível de comprometer a execução das missões específicas confiadas aos operadores de serviços públicos. Esta iniciativa foi apoiada pelo Conselho Europeu no âmbito do chamado Processo de Lisboa, de 28 de Março de 2000, em que foi solicitado à Comissão, ao Conselho e aos Estados-Membros que, em conformidade com as respectivas competências, «acelerem a liberalização em áreas tais como [...] os transportes».
- (8) Os mercados do transporte de passageiros já desregulamentados e em que não existem direitos exclusivos deverão poder manter as suas características e os seus modos de funcionamento na medida em que sejam compatíveis com os requisitos do Tratado.
- (9) Para poderem organizar os seus serviços públicos de transporte de passageiros da forma mais adequada às necessidades dos cidadãos, as autoridades competentes devem poder escolher livremente os seus operadores de serviço público, tendo em conta os interesses das pequenas e médias empresas, nas condições previstas pelo presente regulamento. A fim de garantir a aplicação dos princípios da transparência, da igualdade de tratamento dos operadores concorrentes e da proporcionalidade, é indispensável, aquando da atribuição de compensações ou de direitos exclusivos, definir num contrato de serviço público celebrado entre a autoridade competente e o operador de serviço público seleccionado a natureza das obrigações de serviço público e as contrapartidas concedidas. A forma e a designação desse contrato podem variar em função do direito interno dos Estados-Membros.
- (10) Contrariamente ao previsto no Regulamento (CEE) n.º 1191/69, cujo âmbito de aplicação inclui os serviços públicos de transporte de passageiros por via navegável, não é considerado oportuno incluir no presente regulamento a adjudicação de contratos de serviço público nesse sector específico. Por conseguinte, a organização

dos serviços públicos de transporte de passageiros por via navegável está sujeita ao respeito dos princípios gerais do Tratado, a menos que os Estados-Membros optem por aplicar o presente regulamento nesse sector específico. As disposições do presente regulamento não impedem a integração dos serviços públicos de transporte de passageiros por via navegável numa rede urbana, suburbana ou regional mais alargada de transporte público de passageiros.

- (11) Contrariamente ao previsto no Regulamento (CEE) n.º 1191/69, cujo âmbito de aplicação inclui os serviços de transporte de mercadorias, não é considerado oportuno incluir no presente regulamento a adjudicação de contratos de serviço público nesse sector específico. Por conseguinte, três anos após a entrada em vigor do presente regulamento, a organização de serviços de transporte de mercadorias deverá ficar sujeita ao respeito dos princípios gerais do Tratado.
- (12) Para o direito comunitário, é indiferente se os serviços públicos de transporte de passageiros são operados por empresas públicas ou privadas. O presente regulamento baseia-se nos princípios da neutralidade no que se refere ao regime de propriedade consagrado no artigo 295.º do Tratado, da liberdade dos Estados-Membros de definir os serviços de interesse económico geral, consagrado no artigo 16.º do Tratado, e da subsidiariedade e da proporcionalidade, consagrados no artigo 5.º do Tratado.
- (13) Alguns serviços, muitas vezes relacionados com infra-estruturas específicas, são explorados principalmente por razões históricas ou de interesse turístico. Dado que a finalidade dessa exploração não é, manifestamente, o transporte público de passageiros, não é necessário que tal exploração seja regida pelas regras e pelos procedimentos aplicáveis às obrigações de serviço público.
- (14) Sempre que seja da responsabilidade das autoridades competentes, a organização da rede de transportes públicos pode compreender, para além da prestação efectiva do serviço de transporte, toda uma série de outras actividades e funções que as autoridades competentes devem ter a liberdade de realizar elas próprias ou de confiar, na totalidade ou em parte, a terceiros.
- (15) Os contratos de longa duração podem conduzir a um fechamento do mercado por um período mais longo do que o necessário, reduzindo assim os efeitos benéficos da pressão da concorrência. A fim de reduzir ao mínimo as distorções da concorrência sem deixar de acautelar a qualidade dos serviços, os contratos de serviço público deverão ter uma duração limitada. É, contudo, necessário prever a possibilidade de prorrogar contratos de serviço público por metade da sua duração inicial, no máximo, quando o operador de serviço público tiver de investir activos cujo período de amortização seja excepcional e, devido às suas características e condicionalismos especiais, no caso das regiões ultraperiféricas referidas no artigo 299.º do Tratado. Além disso, no caso de um operador de serviço público fazer investimentos em infra-estruturas ou em material circulante e veículos que sejam excepcionais no sentido de envolverem somas avultadas, e na condição de o contrato ser adjudicado na sequência de um concurso, deverá ser possível uma prorrogação ainda maior.

⁽¹⁾ JO L 156 de 28.6.1969, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1893/91 (JO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

- (16) Caso a celebração de um contrato de serviço público possa implicar uma mudança de operador de serviço público, as autoridades competentes devem ter a possibilidade de solicitar ao operador de serviço público seleccionado que aplique as disposições da Directiva 2001/23/CE do Conselho, de 12 de Março de 2001, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos ⁽¹⁾. Essa directiva não obsta a que os Estados-Membros mantenham as condições de transferência dos direitos dos trabalhadores que não sejam abrangidos pela Directiva 2001/23/CE e que tomem assim em consideração, se for caso disso, as normas sociais estabelecidas pelas disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais ou por acordos colectivos ou acordos celebrados entre os parceiros sociais.
- (17) De acordo com o princípio da subsidiariedade, as autoridades competentes têm a liberdade de estabelecer padrões de qualidade para as obrigações de serviço público, nomeadamente no que se refere às condições mínimas de trabalho, aos direitos dos passageiros, às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida ou à protecção do ambiente.
- (18) Sem prejuízo das disposições pertinentes do direito interno, qualquer autoridade local ou, na sua ausência, qualquer autoridade nacional pode decidir prestar ela própria serviços públicos de transporte de passageiros no seu território ou confiá-los a um operador interno sem os submeter a concurso. Esta possibilidade de autoprestação deverá, todavia, ser enquadrada de forma rigorosa, a fim de garantir condições de concorrência equitativas. A autoridade competente, ou o agrupamento de autoridades competentes, que prestem serviços públicos integrados de transporte de passageiros, colectivamente ou através dos seus membros, deverão exercer o controlo necessário. Além disso, uma autoridade competente que assegure os seus próprios serviços de transporte ou um operador interno deverão ser proibidos de participar em concursos fora do território da referida autoridade. Deverá ser igualmente permitido à autoridade que controla o operador interno proibir esse operador de participar em concursos organizados no seu território. As restrições às actividades de um operador interno não afectam a possibilidade de adjudicar contratos de serviço público por ajuste directo quando tais contratos digam respeito ao transporte ferroviário, com excepção de outros sistemas guiados, como os metropolitanos ou os metropolitanos ligeiros de superfície. Além disso, a adjudicação de contratos de serviço público por ajuste directo relativamente ao transporte por caminho-de-ferro propriamente dito não obsta à possibilidade de as autoridades competentes adjudicarem contratos para serviços públicos de transporte de passageiros por outros sistemas guiados, como os metropolitanos e os metropolitanos ligeiros de superfície, a um operador interno.
- (19) A subcontratação pode contribuir para aumentar a eficácia do transporte público de passageiros e permite a participação de empresas distintas do operador de serviço público ao qual tenha sido adjudicado o contrato de serviço público. Todavia, a fim de assegurar uma melhor utilização dos fundos públicos, as autoridades competentes deverão poder determinar as modalidades de subcontratação dos seus serviços públicos de transporte de passageiros, nomeadamente no caso de serviços efectuados por um operador interno. Além disso, os subcontratantes não devem ser impedidos de participar em concursos no território de qualquer autoridade competente. A selecção de um subcontratante pela autoridade competente ou pelo seu operador interno deverá ser feita em conformidade com o direito comunitário.
- (20) Caso uma autoridade pública decida confiar um serviço de interesse geral a terceiros, deve escolher o operador de serviço público no respeito do direito comunitário em matéria de contratos públicos e concessões, como decorre dos artigos 43.º a 49.º do Tratado, bem como dos princípios da transparência e da igualdade de tratamento. Em especial, as disposições do presente regulamento deverão ser entendidas sem prejuízo das obrigações aplicáveis às autoridades públicas por força das directivas relativas à adjudicação de contratos públicos, quando os contratos de serviço público se inserem no seu âmbito de aplicação.
- (21) Alguns concursos exigem das autoridades competentes a definição e descrição de sistemas complexos. Por conseguinte, aquando da adjudicação de contratos nessas condições, essas autoridades deverão estar habilitadas a negociar os pormenores com a totalidade ou parte dos potenciais operadores de serviços públicos após a apresentação das propostas.
- (22) Os concursos para a adjudicação de contratos de serviço público não deverão ser obrigatórios para um contrato relativo a montantes pouco elevados ou a prestações em quilómetros pouco significativas. Neste contexto, os montantes mais elevados ou as prestações em quilómetros mais significativas deverão permitir às autoridades competentes ter em conta os interesses específicos das pequenas e médias empresas. As autoridades competentes não deverão ser autorizadas a cindir os contratos ou redes com o objectivo de evitar a realização de concursos.
- (23) Em caso de risco de interrupção da prestação de serviços, as autoridades competentes deverão ter a possibilidade de adoptar medidas de emergência a curto prazo até à adjudicação de um novo contrato de serviço público que esteja em consonância com todas as condições de adjudicação do presente regulamento.
- (24) O transporte público ferroviário de passageiros suscita questões específicas no que se refere à importância dos investimentos e ao custo das infra-estruturas. Em Março de 2004, a Comissão apresentou uma proposta de alteração da Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽²⁾, a fim de garantir a qualquer empresa ferroviária comunitária o acesso às infra-estruturas de todos os Estados-Membros para efeitos da exploração de serviços internacionais de passageiros. O presente regulamento tem como objectivo estabelecer um quadro jurídico para a compensação e/ou direitos exclusivos para os contratos de serviço público, e não uma maior abertura do mercado de serviços de transporte ferroviários.

(1) JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

(2) JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 164 de 30.4.2004, p. 164).

- (25) No caso dos serviços públicos, o presente regulamento permite que cada autoridade competente escolha, no âmbito de um contrato de serviço público, o seu operador de serviço público para o transporte de passageiros. Atendendo à diversidade do ordenamento territorial dos Estados-Membros nesta matéria, justifica-se permitir que as autoridades competentes adjudiquem por ajuste directo os contratos de serviço público para o transporte ferroviário de passageiros.
- (26) A compensação concedida pelas autoridades competentes para cobrir os custos decorrentes da execução das obrigações de serviço público deverá ser calculada de modo a evitar a sobrecompensação. Quando tencionar adjudicar um contrato de serviço público sem concurso, a autoridade competente deverá também respeitar regras pormenorizadas que assegurem a adequação do montante das compensações e que correspondam a uma preocupação de eficácia e qualidade dos serviços.
- (27) Se tiverem na devida conta todos os efeitos da execução das obrigações de serviço público sobre a procura de serviços públicos de transporte de passageiros no sistema de cálculo indicado no anexo, a autoridade competente e o operador de serviço público poderão demonstrar que a sobrecompensação foi evitada.
- (28) Para efeitos da adjudicação de contratos de serviço público, com excepção de medidas de emergência e de contratos relativos a prestações em quilómetros pouco significativas, as autoridades competentes deverão tomar as medidas necessárias para publicitar, com uma antecedência mínima de um ano, a sua intenção de adjudicar tais contratos, a fim de que os potenciais operadores de serviços públicos possam reagir.
- (29) Os contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo deverão ser sujeitos a transparência reforçada.
- (30) Dado que as autoridades competentes e os operadores de serviços públicos necessitarão de tempo para se adaptarem às disposições do presente regulamento, é conveniente prever disposições transitórias. Tendo em vista a adjudicação gradual de contratos de serviço público em consonância com o presente regulamento, os Estados-Membros deverão apresentar à Comissão um relatório de progresso no prazo de seis meses a contar do termo da primeira metade do período transitório. Com base nesses relatórios, a Comissão poderá propor medidas adequadas.
- (31) Durante o período transitório, as autoridades competentes poderão aplicar as disposições do presente regulamento em momentos diferentes. Por conseguinte, pode acontecer que, durante esse período, operadores de serviços públicos em mercados ainda não sujeitos às disposições do presente regulamento participem em concursos para a adjudicação de contratos de serviço público em mercados que tenham sido mais rapidamente abertos à concorrência regulada. Para prevenir, mediante uma acção proporcionada, desequilíbrios na abertura do mercado dos transportes públicos, as autoridades competentes deverão ter a possibilidade de recusar, na segunda metade do período transitório, as propostas de empresas em que mais de metade do valor dos serviços públicos de transporte prestados não corresponda a serviços adjudicados em conformidade com o presente regulamento, desde que tal seja feito de forma não discriminatória e decidido antes da publicitação do concurso.
- (32) Nos pontos 87 a 95 do seu acórdão de 24 de Julho de 2003, no processo C-280/00 *Altmark Trans GmbH* (¹), o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias decidiu que as compensações pelo serviço público não constituem vantagens na acepção do artigo 87.º do Tratado, desde que sejam preenchidos os quatro critérios cumulativos. Caso esses critérios não sejam preenchidos e estejam reunidos os critérios gerais de aplicabilidade do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, as compensações pelo serviço público constituem auxílios estatais e são subordinadas aos artigos 73.º, 86.º, 87.º e 88.º do Tratado.
- (33) Podem ser necessárias compensações pelo serviço público no sector dos transportes terrestres de passageiros, a fim de que as empresas encarregadas dos serviços públicos funcionem com base em princípios e em condições que lhes permitam cumprir as suas missões. Essas compensações podem, em determinadas condições, ser compatíveis com o Tratado, em aplicação do artigo 73.º Por um lado, devem ser atribuídas para assegurar a prestação de serviços que constituam serviços de interesse geral na acepção do Tratado. Por outro lado, a fim de evitar distorções injustificadas da concorrência, essas compensações não podem ultrapassar o necessário para cobrir os custos líquidos decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respectivas receitas e um lucro razoável.
- (34) As compensações atribuídas pelas autoridades competentes em conformidade com o presente regulamento poderão, por conseguinte, ser exoneradas da obrigação de notificação prévia estabelecida no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.
- (35) O presente regulamento substitui o Regulamento (CEE) n.º 1191/69; por conseguinte, esse regulamento deve ser revogado. No que se refere aos serviços públicos de transporte de mercadorias, um período transitório de três anos permitirá a eliminação progressiva das compensações não autorizadas pela Comissão de acordo com os artigos 73.º, 86.º, 87.º e 88.º do Tratado. Qualquer compensação concedida pela prestação de serviços públicos de transporte de passageiros, para além dos que são abrangidos pelo presente regulamento, que possa envolver auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, deverá obedecer às disposições dos artigos 73.º, 86.º, 87.º e 88.º do Tratado, incluindo qualquer interpretação pertinente do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias e, em especial, ao seu acórdão no processo C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Ao analisar tais casos, a Comissão deverá, por conseguinte, aplicar princípios similares aos consignados no presente regulamento ou, se for caso disso, outra legislação no domínio dos serviços de interesse económico geral.

(¹) Colect. 2003, p. I-7747.

(36) O âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1107/70 do Conselho, de 4 de Junho de 1970, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável⁽¹⁾, está abrangido pelo presente regulamento. O primeiro regulamento é considerado obsoleto, por limitar a aplicação do artigo 73.º do Tratado sem fornecer uma base jurídica adequada para a autorização dos actuais regimes de investimento, nomeadamente no que se refere ao investimento em infra-estruturas de transporte em parceria entre os sectores público e privado. Deverá, por conseguinte, ser revogado a fim de permitir uma aplicação do artigo 73.º do Tratado adaptada à evolução permanente do sector, sem prejuízo do presente regulamento e do Regulamento (CEE) n.º 1192/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminhos-de-ferro⁽²⁾. A fim de permitir uma mais fácil aplicação das regras comunitárias pertinentes, a Comissão proporá, em 2006, orientações relativas aos auxílios estatais para o investimento na ferrovia, incluindo o investimento em infra-estruturas.

(37) A Comissão deverá apresentar um relatório para avaliar a aplicação do presente regulamento e a evolução da prestação de serviços públicos de transporte de passageiros na Comunidade, nomeadamente a qualidade do transporte público de passageiros e os efeitos da adjudicação por ajuste directo. Se necessário, esse relatório poderá ser acompanhado de propostas adequadas para alterar o presente regulamento,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivo e âmbito de aplicação

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

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

2. O presente regulamento é aplicável à exploração nacional e internacional de serviços públicos de transporte de passageiros por caminho-de-ferro propriamente dito e outros sistemas

⁽¹⁾ JO L 130 de 15.6.1970, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 543/97 (JO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

⁽²⁾ JO L 156 de 28.6.1969, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003.

guiados e por estrada, com excepção dos serviços explorados essencialmente por razões históricas ou de interesse turístico. Os Estados-Membros podem aplicar o presente regulamento ao transporte público de passageiros por via navegável interior.

3. O presente regulamento não é aplicável às concessões de obras públicas na acepção da alínea a) do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais⁽³⁾, ou do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 2004/18/CE do Parlamento europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços⁽⁴⁾.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Transporte público de passageiros», os serviços de transporte de passageiros de interesse económico geral prestados ao público numa base não discriminatória e regular;
- b) «Autoridade competente», qualquer autoridade pública, ou agrupamento de autoridades públicas, de um ou mais Estados-Membros com poder para intervir no transporte público de passageiros numa determinada zona geográfica, ou qualquer organismo investido dessas competências;
- c) «Autoridade competente a nível local», qualquer autoridade competente cuja zona de competência geográfica não seja nacional;
- d) «Operador de serviço público», qualquer empresa pública ou privada ou agrupamento de empresas públicas ou privadas que prestem serviços públicos de transporte de passageiros ou qualquer organismo público que preste serviços públicos de transporte de passageiros;
- e) «Obrigação de serviço público», a imposição definida ou determinada por uma autoridade competente com vista a assegurar serviços públicos de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições sem contrapartidas;
- f) «Direito exclusivo», um direito que autoriza um operador de serviço público a explorar determinados serviços de transporte público de passageiros numa linha, rede ou zona específica, com exclusão de outros operadores de serviços públicos;
- g) «Compensação por serviço público», qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida directa ou indirectamente por uma autoridade competente através de recursos públicos durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou ligada a esse período;

⁽³⁾ JO L 134 de 30.4.2004, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2083/2005 da Comissão (JO L 333 de 20.12.2005, p. 28).

⁽⁴⁾ JO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2083/2005.

- h) «Adjudicação por ajuste directo», a adjudicação de um contrato de serviço público a um determinado operador de serviços públicos sem qualquer processo prévio de concurso;
- i) «Contrato de serviço público», um ou vários actos juridicamente vinculativos que estabeleçam o acordo entre uma autoridade competente e um operador de serviço público no sentido de confiar a este último a gestão e a exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros sujeitos às obrigações de serviço público. Nos termos da legislação dos Estados-Membros, o contrato pode consistir igualmente numa decisão aprovada pela autoridade competente:
- sob a forma de um acto individual de tipo legislativo ou regulamentar, ou
 - que inclua as condições em que a autoridade competente presta ela própria os serviços ou confia a sua prestação a um operador interno;
- j) «Valor», o valor de um serviço, linha, contrato de serviço público ou regime de compensação para o transporte público de passageiros, correspondente à remuneração total, sem IVA, do operador ou operadores de serviço público, incluindo as compensações, qualquer que seja a sua natureza, concedidas pelas autoridades públicas e as receitas provenientes da venda de títulos de transporte que não sejam transferidas para a autoridade competente em causa;
- k) «Regra geral», a medida que é aplicável sem discriminação a todos os serviços de transporte público de passageiros de um mesmo tipo numa determinada zona geográfica da responsabilidade de uma autoridade competente;
- l) «Serviço público integrado de transporte de passageiros», um serviço de transportes interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com um serviço de informações, sistema de bilhética e horário únicos.

Artigo 3.º

Contratos de serviço público e regras gerais

1. Quando uma autoridade competente decide conceder ao operador da sua escolha um direito exclusivo e/ou uma compensação, qualquer que seja a sua natureza, em contrapartida da execução de obrigações de serviço público, deve fazê-lo no âmbito de um contrato de serviço público.
2. Em derrogação do n.º 1, as obrigações de serviço público destinadas a estabelecer tarifas máximas para o conjunto dos passageiros ou para determinadas categorias de passageiros podem também ser objecto de regras gerais. A autoridade competente compensa os operadores de serviços públicos, de acordo com os princípios definidos nos artigos 4.º e 6.º e no anexo, do efeito financeiro líquido, positivo ou negativo, sobre os custos e as receitas decorrentes do cumprimento das obrigações tarifárias estabelecidas mediante regras gerais de forma a evitar a sobrecompensação. Esta disposição não prejudica o direito de as autoridades competentes incluírem obrigações de

serviço público que estabeleçam tarifas máximas em contratos de serviço público.

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

Artigo 4.º

Conteúdo obrigatório dos contratos de serviço público e das regras gerais

1. Os contratos de serviço público e as regras gerais devem:
 - i) Definir claramente as obrigações de serviço público que os operadores de serviço público devem cumprir, bem como as zonas geográficas abrangidas;
 - ii) Estabelecer, antecipadamente e de modo objectivo e transparente, os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação por forma a evitar sobrecompensação. No caso de contratos de serviço público adjudicados nos termos dos n.ºs 2, 4, 5 e 6 do artigo 5.º, esses parâmetros são determinados de modo a que cada compensação não possa, em caso algum, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respectivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável;
 - iii) Estabelecer as modalidades de repartição dos custos ligados à prestação dos serviços. Esses custos podem incluir, designadamente, os custos de pessoal, de energia, os encargos com as infra-estruturas, os custos de manutenção e reparação dos veículos de transporte público, do material circulante e das instalações necessárias à exploração dos serviços de transporte e, se for caso disso, os custos fixos e uma remuneração adequada dos capitais próprios.
2. Os contratos de serviço público e as regras gerais definem as modalidades de repartição das receitas ligadas à venda de títulos de transporte que podem ser conservadas pelos operadores de serviço público, transferidas para as autoridades competentes ou partilhadas entre ambos.
3. A duração dos contratos de serviço público é limitada e não pode ser superior a dez anos para os serviços de autocarro, e a quinze anos para os serviços de transporte de passageiros por caminho-de-ferro propriamente dito ou por outros sistemas guiados. A duração dos contratos de serviço público que abrangem vários modos de transporte é limitada a quinze anos se os transportes por caminho-de-ferro propriamente dito ou por outros sistemas guiados representarem mais de 50 % do valor dos serviços em questão.

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

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

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

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

6. Sempre que as autoridades competentes, nos termos da legislação nacional, exijam dos operadores de serviço público o cumprimento de determinados padrões de qualidade, esses padrões devem ser incluídos nos documentos relativos aos concursos e nos contratos de serviço público.

7. Os documentos relativos aos concursos e os contratos de serviço público devem ser transparentes quanto à existência ou inexistência da possibilidade de subcontratação. Os contratos de serviço público devem determinar, de acordo com o direito nacional e comunitário, as condições aplicáveis à subcontratação.

Artigo 5.º

Adjudicação de contratos de serviço público

1. Os contratos de serviço público devem ser adjudicados de acordo com as regras estabelecidas no presente regulamento. No entanto, os contratos de serviços ou os contratos públicos de serviços, tal como definidos na Directiva 2004/17/CE ou na Directiva 2004/18/CE, para o transporte público de passageiros

por autocarro ou eléctrico, devem ser adjudicados nos termos dessas directivas na medida em que tais contratos não assumam a forma de contratos de concessão de serviços, tal como definidos nessas directivas. Sempre que os contratos devam ser adjudicados nos termos das Directivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, não se aplica o disposto nos n.ºs 2 a 6 do presente artigo.

2. Salvo proibição prevista pelo direito nacional, qualquer autoridade competente a nível local, quer se trate de uma autoridade singular ou de um agrupamento de autoridades fornecedoras de serviços públicos integrados de transporte de passageiros, pode decidir prestar ela própria serviços de transporte público de passageiros ou adjudicar por ajuste directo contratos de serviço público a uma entidade juridicamente distinta sobre a qual a autoridade competente a nível local, ou caso se trate de um agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente a nível local, exerça um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços (a seguir designada «operador interno»). Caso uma autoridade competente a nível local tome essa decisão, aplicam-se as seguintes disposições:

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

3. Qualquer autoridade competente que recorra a um terceiro que não seja um operador interno deve adjudicar os contratos de serviço público com base num concurso, excepto nos casos previstos nos n.ºs 4, 5 e 6. O concurso deve ser aberto a todos os operadores, ser imparcial e respeitar os princípios de transparência e não discriminação. Após a apresentação das propostas e da eventual pré-selecção, o procedimento pode envolver negociações no respeito daqueles princípios, a fim de determinar a melhor forma de dar resposta à especificidade ou à complexidade das exigências.

4. Salvo proibição da legislação nacional, as autoridades competentes podem decidir adjudicar por ajuste directo contratos de serviço público cujo valor anual médio seja estimado em menos de 1 000 000 EUR ou que tenham por objecto a prestação anual de menos de 300 000 quilómetros de serviços públicos de transporte de passageiros.

No caso de um contrato de serviço público adjudicado por ajuste directo a uma pequena ou média empresa que não opere mais do que 20 veículos, estes limites podem ser aumentados para um valor anual médio estimado em menos de 1 700 000 EUR ou a prestação anual de menos de 500 000 quilómetros de serviços públicos de transporte de passageiros.

5. Em caso de ruptura ou de risco iminente de ruptura dos serviços, a autoridade competente pode tomar uma medida de emergência. Essa medida de emergência assume a forma de uma adjudicação por ajuste directo ou de um acordo formal de prorrogação de um contrato de serviço público, ou ainda de uma imposição de prestar determinadas obrigações de serviço público. O operador de serviço público tem o direito de impugnar a decisão que impõe a prestação de determinadas obrigações de serviço público. A adjudicação ou prorrogação de um contrato de serviço público por força de uma medida de emergência ou a imposição de tal contrato não podem referir-se a um período superior a dois anos.

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

Artigo 6.º

Compensações pelo serviço público

1. Qualquer compensação ligada a uma regra geral ou a um contrato de serviço público deve obedecer às disposições estabelecidas no artigo 4.º, independentemente das modalidades de adjudicação do contrato. Qualquer compensação, seja qual for a sua natureza, ligada a um contrato de serviço público adjudicado por ajuste directo ao abrigo dos n.ºs 2, 4, 5 ou 6 do artigo 5.º ou ligada a uma regra geral deve obedecer, além disso, às disposições estabelecidas no anexo.

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

Artigo 7.º

Publicação

1. Cada autoridade competente deve tornar público um relatório anual circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência, os operadores de serviço público seleccionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida. Esse relatório permite o controlo e a avaliação dos desempenhos, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos.

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

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

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

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

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

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

- Nome da entidade contratante e respectivo regime de propriedade;
- Duração do contrato de serviço público;
- Descrição dos serviços de transporte de passageiros a efectuar;
- Descrição dos parâmetros da compensação financeira;
- Objectivos qualitativos;
- Condições relativas aos recursos financeiros.

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

Artigo 8.º

Transição

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

2. Sem prejuízo do n.º 3, a adjudicação de contratos de serviço público de transporte ferroviário e rodoviário deve dar cumprimento ao disposto no artigo 5.º a partir de ... (*). Durante este período transitório, os Estados-Membros devem tomar medidas para darem gradualmente cumprimento ao disposto no artigo 5.º a fim de evitar anomalias estruturais graves, nomeadamente relacionadas com a capacidade de transporte.

No prazo de seis meses a contar do termo da primeira metade do período transitório, os Estados-Membros devem apresentar à Comissão um relatório de progresso salientando, em especial, a eventual adjudicação gradual de contratos de serviço público em cumprimento do artigo 5.º Com base nos relatórios de progresso dos Estados-Membros, a Comissão pode propor medidas adequadas destinadas aos Estados-Membros.

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

- a) Antes de 26 de Julho de 2000, com base num concurso;
- b) Antes de 26 de Julho de 2000, com base num procedimento distinto do concurso;
- c) A partir de 26 de Julho de 2000, e antes de ... (**), com base num concurso;
- d) A partir de 26 de Julho de 2000, e antes de ... (**), com base num procedimento distinto do concurso.

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

(*) 12 anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

(**) Da data de entrada em vigor do presente regulamento.

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

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

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

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

Artigo 9.º

Compatibilidade com o Tratado

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

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

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

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

Artigo 10.º

Revogação

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

Artigo 11.º

Relatórios

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

Artigo 12.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor em ... (*).

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

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

(*) Três anos a contar da data de publicação do presente regulamento no Jornal Oficial.

ANEXO

REGRAS APLICÁVEIS À COMPENSAÇÃO NOS CASOS REFERIDOS NO N.º 1 DO ARTIGO 6.º

1. As compensações ligadas a contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo ao abrigo dos n.ºs 2, 4, 5 ou 6 do artigo 5.º ou ligadas a uma regra geral devem ser calculadas de acordo com as regras estabelecidas no presente anexo.
 2. A compensação não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público. As incidências devem ser avaliadas comparando a situação em que é executada a obrigação de serviço público com a situação que teria existido se a obrigação não tivesse sido executada. Para calcular as incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como referencial as seguintes regras:
custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela(s) autoridade(s) competente(s), incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral,
 - menos quaisquer incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação/obrigações de serviço público em causa,
 - menos as receitas decorrentes da aplicação do tarifário ou quaisquer outras receitas decorrentes do cumprimento da obrigação/obrigações de serviço público em causa,
 - mais um lucro razoável,
 - = efeito financeiro líquido.
 3. A execução da obrigação de serviço público pode ter um impacto sobre as eventuais actividades de transporte de um operador para além da obrigação/obrigações de serviço público em causa. Para evitar a sobrecompensação ou a falta de compensação, devem por conseguinte ser tidos em conta, ao proceder ao cálculo da incidência financeira líquida, os efeitos financeiros quantificáveis sobre as redes do operador.
 4. O cálculo dos custos e das receitas deve ser efectuado em conformidade com os princípios contabilísticos e fiscais em vigor.
 5. A fim de aumentar a transparência e de evitar subvenções cruzadas, quando um operador de serviço público explora simultaneamente serviços sujeitos a obrigações de serviço público de transportes que beneficiam de compensação e outras actividades, a contabilidade dos referidos serviços públicos deve ser separada, satisfazendo, no mínimo, as seguintes condições:
 - as contas correspondentes a cada uma destas actividades de exploração devem ser separadas, e a parte dos activos correspondentes e os custos fixos devem ser afectados segundo as normas contabilísticas e fiscais em vigor,
 - todos os custos variáveis, uma contribuição adequada para os custos fixos e um lucro razoável ligados a qualquer outra actividade do operador de serviço público não podem, em caso algum, ser imputados ao serviço público em causa,
 - os custos de serviço público devem ser equilibrados pelas receitas de exploração e pelos pagamentos das autoridades públicas, sem transferência possível das receitas para outro sector de actividade do operador de serviço público.
 6. Por «lucro razoável» entende-se uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no sector num determinado Estado-Membro, e que deve ter em conta o risco, ou a ausência de risco, incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública.
 7. O método de compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de:
 - uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objectivamente, e
 - uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado.
-

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

- A Comissão apresentou a proposta revista de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos serviços públicos de transporte de passageiros por via-férrea e estrada, a chamada proposta Obrigações de Serviço Público, em 20 de Julho de 2005 ⁽¹⁾. Antes desta proposta revista, a Comissão apresentara duas outras propostas: em 27 de Julho de 2000, a proposta original ⁽²⁾ e, em 21 de Fevereiro de 2002, uma proposta alterada ⁽³⁾.
- Em 14 de Novembro de 2001, o Parlamento Europeu votou o seu parecer em primeira leitura com base na proposta original da Comissão de Julho de 2000 ⁽⁴⁾. O Parlamento Europeu decidiu tratar a proposta de Julho de 2005 como uma versão revista da proposta inicial de Julho de 2000 e, por conseguinte, analisará esta proposta só em segunda leitura.
- O Conselho, na reunião de 9 de Junho de 2006, chegou a acordo político sobre a proposta revista, com as abstenções das delegações checa, grega, luxemburguesa e maltesa. Em 11 de Dezembro de 2006, o Conselho aprovou a sua Posição Comum.
- Nos seus trabalhos, o Conselho tomou em consideração os pareceres do Comité Económico e Social ⁽⁵⁾ e do Comité das Regiões ⁽⁶⁾.

II. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

Dado que a primeira leitura no Parlamento se baseou na proposta inicial da Comissão de 2000 e a Posição Comum do Conselho se baseou na proposta de 2005 substancialmente alterada, o Conselho não pode fazer referências a alterações individuais do Parlamento na sua nota justificativa. Em alternativa, o Conselho mencionará a primeira leitura do Parlamento em termos gerais e em relação aos elementos essenciais da Posição Comum.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Generalidades

O quadro legislativo das Obrigações de Serviço Público actualmente em vigor data de 1969 e foi alterado pela última vez em 1991 ⁽⁷⁾. O Conselho considera que no mercado europeu actual de serviços públicos de transporte de passageiros, em que os operadores deixaram de ser exclusivamente nacionais, regionais ou locais, é necessária uma nova regulamentação. Esta regulamentação deve reduzir a distorção da concorrência, estabelecendo condições de concorrência não discriminatórias entre os operadores, aumentando a transparência e garantindo certeza jurídica tanto para os operadores como para as autoridades envolvidas no transporte público de passageiros. As condições equitativas que daí resultarem promoverão serviços públicos de transporte de passageiros seguros, eficazes e de elevada qualidade.

As propostas da Comissão de 2000 e 2002 não obtiveram a maioria necessária no Conselho, devido principalmente a grandes divergências entre Estados-Membros quanto à introdução de maior concorrência nos transportes públicos de passageiros. Além do mais, os Estados-Membros pretendiam aguardar o acórdão no julgamento do caso ALTMARK ⁽⁸⁾, sobre como aplicar aos serviços públicos em geral, e aos transportes públicos em particular as disposições relativas às ajudas estatais. Era necessária uma abordagem mais pragmática da Comissão e dos Estados-Membros para preparar a Posição Comum do Conselho. A Comissão deu mais ênfase à subsidiariedade, o que originou uma proposta mais simples e mais flexível do que as propostas anteriores, e os Estados-Membros, após vários anos de experiência com diferentes modelos de organização dos transportes públicos, estavam em melhores condições para reconhecer as respectivas vantagens e inconvenientes. Finalmente, o acórdão ALTMARK salientou claramente a necessidade de modernizar a legislação comunitária relativa aos transportes públicos de passageiros.

⁽¹⁾ OJ C 49 de 28.2.2006, p. 37.

⁽²⁾ OJ C 365 E de 19.12.2000, p. 169.

⁽³⁾ OJ C 151 E de 25.6.2002, p. 146.

⁽⁴⁾ OJ C 140 E de 13.6.2002, p. 164.

⁽⁵⁾ OJ C 195 de 18.8.2006, p. 20.

⁽⁶⁾ OJ C 192 de 16.8.2006, p. 1.

⁽⁷⁾ Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável (JO L 156 28.6.1969, p. 1). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1893/791 (JO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

⁽⁸⁾ Acórdão de 24 de Julho de 2003 no caso C-280/00 Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Col. 2003, p. I-7747).

Na Posição Comum, o Conselho assegura o equilíbrio entre vários interesses: a capacidade de as autoridades determinarem a forma de organizar os seus transportes públicos, a vontade de introduzir mais concorrência no sector dos transportes públicos adjudicando contratos de serviço público mediante concursos públicos — também chamada «concorrência regulamentada» — e a necessidade de um novo quadro legislativo que tenha em conta as especificidades dos sistemas de transporte público actuais dando simultaneamente tempo suficiente para que estes sistemas se adaptem às novas regras. O Conselho introduziu também alterações na proposta da Comissão no intuito de facilitar a sua aplicação na prática.

2. Principais questões políticas

2.1. *Âmbito de aplicação*

O Conselho especifica que o regulamento abrange os serviços públicos de transportes de passageiros por via-férrea e estrada nos quais as autoridades competentes, ao imporem ou estabelecerem contratos relativos a obrigações de serviço público, compensam os operadores pelos custos incorridos e/ou concedem direitos exclusivos em contrapartida da execução de obrigações de serviço público. Perante a evolução do mercado europeu de transportes públicos, o Conselho considera que restringir o âmbito de aplicação aos transportes locais, como propunha o Parlamento, já não seria adequado.

Além disso, ao contrário das propostas de 2000 e de 2002, que incluíam os transportes públicos de passageiros por via navegável, a proposta da Comissão de 2005 limitava-se à via-férrea e à estrada. O regulamento aplicar-se-ia apenas aos serviços públicos de transporte de passageiros por via navegável integrados num sistema mais vasto de transportes públicos. Agora, o Conselho voltou ao espírito das propostas anteriores incluindo na sua Posição Comum uma disposição que permite aos Estados-Membros, se o desejarem, aplicar o regulamento aos serviços públicos de transporte de passageiros por via navegável.

Na Posição Comum, o Conselho esclarece quais os tipos de contratos a que se aplica o regulamento. Em primeiro lugar, salienta que os contratos relativos aos serviços públicos de transporte de passageiros por autocarro ou eléctrico devem ser concedidos de acordo com processos previstos nas Directivas Contratos Públicos, a menos que esses contratos assumam a forma de contratos de concessão de serviços. Assim, o Conselho esclarece a abordagem proposta pela Comissão, que dá às autoridades a escolha do regime aplicável. Se um contrato de serviço público implicar um risco para o operador, aplica-se o regulamento, se não implicar, aplicam-se as Directivas Contratos Públicos ⁽¹⁾. Devido a esta liberdade de escolha administrativa, o Conselho prefere a abordagem da Comissão à proposta do Parlamento que prevê que o regulamento se deve aplicar a todos os contratos de transporte público de passageiros. Em segundo lugar, a Posição Comum exclui explicitamente as concessões de obras públicas do âmbito de aplicação do regulamento, declarando que as Directivas Contratos Públicos proporcionam os regimes aplicáveis a esse tipo de contrato.

Finalmente, com vista a aumentar a flexibilidade das autoridades, o Conselho permite-lhes na sua Posição Comum excluir do âmbito do regulamento as regras gerais sobre a compensação financeira às obrigações de serviço público que fixam tarifas máximas para os alunos, aprendizes e pessoas com mobilidade reduzida.

2.2. *Ajuste directo*

O Conselho considera que o sistema que oferece às autoridades competentes a liberdade de escolha entre o concurso público e o ajuste directo é a melhor garantia de uma melhor qualidade e eficiência dos transportes públicos. Assim, na sua Posição Comum, o Conselho mantém as quatro derrogações pelas quais as autoridades podem ajustar directamente os contratos, como propõe a Comissão, mas introduz várias alterações em relação às modalidades exactas.

⁽¹⁾ Directiva 2004/18 relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços (JO L 134, 30.4.2004, p. 114) ou Directiva 2004/17 relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais (JO L 134, 30.4.2004, p. 1).

2.2.1. Operadores internos

O Conselho saúda a proposta da Comissão que permite às autoridades competentes que escolham não submeter a concurso público os seus serviços de transporte público prestar elas próprias esses serviços ou ajustá-los directamente a um terceiro sobre o qual exercem controlo semelhante ao exercido nos seus próprios departamentos — o chamado «operador interno». O Conselho concorda com a primeira leitura do Parlamento e com a proposta revista da Comissão de que, para evitar o risco de distorção da concorrência, um operador interno não devia, em princípio, participar nos processos de concurso público fora da zona da autoridade de que recebeu o ajuste directo.

Embora apoie o conceito global de um operador interno na sua Posição Comum, o Conselho adita várias disposições à proposta da Comissão para ter em conta as especificidades dos sistemas de transportes locais e nacionais:

- Reconhecendo as responsabilidades nacionais pela organização dos transportes públicos, os Estados-Membros mantêm o poder de proibir, por lei, as autoridades locais de utilizar a possibilidade de adjudicar contratos de serviço público por ajuste directo no seu território;
- Além da definição de «autoridade competente», salienta que uma «autoridade competente local» abrange tanto a autoridade individual como um grupo de autoridades que oferecem serviços de transporte interligados;
- Mantém-se a base para determinar o «controlo» do operador interno pela autoridade, como propõe a Comissão, ao mesmo tempo que se especifica que a plena propriedade pública não é uma condição obrigatória para esse controlo;
- Esclarecimento da questão da limitação territorial de um operador interno para evitar ter que restringir os serviços de transportes públicos que atravessam as fronteiras dos territórios administrativos, contra os interesses dos passageiros;
- Os operadores internos cujos contratos de serviços públicos por ajuste directo estejam a caducar podem participar — se forem satisfeitas certas condições — em concursos públicos por forma a que se possam preparar para operar num meio competitivo;
- Se não existirem quaisquer autoridades locais competentes, as autoridades nacionais podem celebrar contratos de serviço público com um operador interno.

2.2.2. Contratos de pequena dimensão

O Conselho deixa sem alteração os limiares abaixo dos quais podem ser adjudicados por ajuste directo os contratos de serviço público, tal como propõe a Comissão à luz da primeira leitura do Parlamento. As autoridades podem não escolher um processo de concurso público se o valor médio anual do contrato se mantiver abaixo de 1 milhão de euros ou se o contrato disser respeito à prestação de menos de 300 000 quilómetros de serviços públicos de transporte de passageiros por ano. Além disso, no espírito do interesse do Parlamento pelas pequenas empresas, o Conselho introduz limiares adicionais para as pequenas e médias empresas que não operem mais de 20 veículos. Neste caso, são permitidos os ajustes directos se o valor médio anual dos contratos de serviço público se mantiver abaixo de 1,7 milhões de euros ou se for prestado um serviço de transporte público de passageiros de menos de 500 000 quilómetros. Finalmente, reconhecendo as responsabilidades nacionais pela organização dos transportes públicos, a Posição Comum dá aos Estados-Membros a faculdade de proibir as autoridades no seu território de utilizar a possibilidade de conceder ajustes directos no caso de contratos de pequena dimensão.

2.2.3. Situações de emergência

O Conselho apoia a proposta da Comissão — inspirada na primeira leitura do Parlamento — de adjudicar contratos por ajuste directo em caso de ruptura ou de risco iminente de ruptura dos serviços. No entanto, atendendo ao tempo necessário para organizar a adjudicação de novos contratos de serviço público, o Conselho decidiu permitir medidas de emergência por um período de 2 anos e não de 1 ano, como propõe a Comissão. Além disso, para reflectir a prática, na Posição Comum especifica-se que as

medidas de emergência podem assumir a forma de ajuste directo, um acordo formal de prorrogar um contrato de serviço público ou a exigência de cumprir determinadas obrigações de serviço público. Neste último caso, o operador de serviço público tem o direito de recorrer.

2.2.4. Caminhos-de-ferro pesados

Tendo em vista a posição específica dos serviços públicos de transporte de passageiros por via-férrea, o Conselho permite às autoridades adjudicar contratos de serviço público por ajuste directo no caso dos caminhos-de-ferro pesados, a menos que seja proibido pela legislação nacional. Além disso, ao alargar a possibilidade de ajuste directo pelos caminhos-de-ferro regionais e de longa distância, como propõe a Comissão, a todos os caminhos-de-ferro pesados, incluindo o caminho-de-ferro (sub)urbano e as redes integradas, o Conselho evita dificuldades que podiam surgir se for necessário fazer uma distinção entre os caminhos-de-ferro de longa distância e regionais, por um lado, e os caminhos-de-ferro (sub)urbanos, por outro. No que se refere ao alargamento dos ajustes directos aos caminhos-de-ferro pesados, a delegação sueca, juntamente com a delegação italiana, fez uma declaração para a acta (anexo I) quando o Conselho TTE chegou a acordo político em 9 de Junho de 2006.

2.3. Duração dos contratos

Quanto à duração dos contratos de serviço público para autocarros e caminhos-de-ferro e outros serviços sobre carris, o Conselho assegura o equilíbrio entre, por um lado, a necessidade de um período de amortização financeiramente sólido e, por outro, durações de contratos que incentivem novos operadores. Para os caminhos-de-ferro e outros modos sobre carris, o Conselho manteve a duração proposta de quinze anos. Para os serviços de autocarros, o Conselho alargou a duração do contrato proposta pela Comissão de oito para 10 anos. Assim, o Conselho segue a proposta da Comissão alterada à luz da primeira leitura no Parlamento, com excepção de uma duração adicional do contrato de dois anos para os transportes de autocarro. Como forma de contrabalançar o alargamento do ajuste directo aos caminhos-de-ferro pesados, a duração inicial dos contratos por ajuste directo para os caminhos-de-ferro pesados não pode exceder 10 anos.

Além disso, o Conselho manteve, com algumas alterações, a proposta da Comissão de permitir que a duração dos contratos de serviço público seja prorrogada por um máximo de 50 % sempre que necessário para investimento. O Conselho permite ainda um alargamento da duração de 50 % dos contratos nas regiões ultraperiféricas se se justificar pelos custos devidos a uma situação geográfica específica.

Finalmente, em casos excepcionais, a Posição Comum permite que a duração de um contrato seja alargada até por mais de 50 %. Esse alargamento tem que ser justificado pela amortização de capital relativamente a uma infra-estrutura excepcional, em material circulante ou em veículos. Além disso, o contrato de serviço público tem que ser adjudicado num concurso público justo e aberto à concorrência e a autoridade que permite uma duração mais longa deve enviar o contrato e os elementos justificativos da sua duração mais longa à Comissão dentro de um ano a contar da celebração do contrato.

2.4. Critérios sociais e de qualidade do serviço

Ao contrário das propostas de 2000 e 2002, a proposta revista da Comissão de 2005 deixa ao cuidado das autoridades a definição dos critérios sociais e de qualidade dos serviços públicos de transporte de passageiros, tendo em mente o princípio de subsidiariedade. O Conselho apoia esta abordagem.

O Conselho especifica e alarga a disposição da proposta da Comissão sobre a transferência de direitos sociais. A disposição na proposta da Comissão permite às autoridades decidir se os operadores de serviço público seleccionados serão obrigados a conceder ao pessoal anteriormente contratado para a prestação dos serviços os direitos de que este beneficiaria caso se tivesse verificado uma transferência na acepção da Directiva 2001/23/CE. Considerando que esta questão é do âmbito da subsidiariedade, o Conselho, tal como a Comissão, não vê a necessidade de tornar obrigatória esta disposição relativa aos direitos dos trabalhadores, como sugeria o

Parlamento em primeira leitura. No entanto, o Conselho junta a esta disposição a obrigação de as autoridades, ao fixarem estas condições, agirem nos termos do disposto na legislação nacional e/ou comunitária. Além disso, a fim de aumentar a transparência, o Conselho incorpora na sua Posição Comum a obrigação de as autoridades, caso exijam dos operadores de serviços públicos o cumprimento de certos padrões sociais, incluírem nos documentos relativos aos concursos públicos e nos contratos de serviço público uma lista dos membros do pessoal em causa e fornecerem elementos transparentes relativos aos seus direitos contratuais e às condições que determinam o vínculo dos trabalhadores aos serviços.

A fim de simplificar o regulamento e de observar o princípio da subsidiariedade, a Comissão decidiu, na proposta revista, não elaborar uma lista de critérios de qualidade a utilizar pelas autoridades na adjudicação de contratos de serviço público. Na Posição Comum, o Conselho segue o raciocínio da Comissão de que as autoridades deviam continuar a ser responsáveis pela fixação dos padrões de qualidade. No entanto, para aumentar a transparência, o Conselho introduz a obrigação de, caso sejam fixados padrões de qualidade, as autoridades incluírem esses padrões nos documentos dos concursos públicos e nos contratos de serviço público.

2.5. *Transparência*

A fim de aumentar a transparência, o Conselho saúda a proposta da Comissão que exige que as autoridades competentes celebrem um contrato de serviço público sempre que concedam direitos exclusivos e/ou compensações pelo cumprimento de obrigações de serviço público. Além disso, a transparência relativa à adjudicação e ao conteúdo dos contratos de serviço público é essencial para evitar o risco de distorção da concorrência, especialmente se o contrato for adjudicado por ajuste directo. O Parlamento reconheceu a importância de melhorar a transparência no sector dos transportes públicos de passageiros em várias ocasiões durante a primeira leitura.

Para aumentar mais ainda a transparência no sector dos transportes públicos e como medida de compensação pelo alargamento da possibilidade de ajuste directo aos caminhos-de-ferro pesados, o Conselho introduz as seguintes medidas na Posição Comum:

- Obrigação de as autoridades enviarem, a pedido de qualquer parte interessada, a justificação das suas decisões relativamente a um contrato de serviço público adjudicado por ajuste directo. A delegação checa declarou no Conselho TTE de 9 de Junho de 2006 que rejeitava a disposição e fez uma declaração para a acta que consta no anexo II;
- Obrigação de as autoridades publicarem, no caso de contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo para transportes por caminhos-de-ferro, certas informações dentro de um ano a contar da adjudicação do contrato.

Embora apoie as propostas da Comissão sobre publicidade, o Conselho introduz várias alterações destinadas a melhorar a sua aplicação na prática e a reduzir a burocracia inútil:

- As autoridades são obrigadas a apresentar um relatório agregado sobre os seus contratos de serviço público e não um relatório circunstanciado como propõe a Comissão;
- As autoridades devem anunciar a adjudicação de um contrato de serviço público o mais tardar um ano antes no Jornal Oficial. Os contratos de pequena dimensão ficam isentos desta obrigação;
- As autoridades são obrigadas a publicar rectificações se houver alterações nas informações anunciadas na adjudicação do contrato de serviço público.
- As medidas de emergência são isentas do anúncio antecipado.
- O período inicial em que os Estados-Membros devem enviar à Comissão as informações necessárias para determinar se a compensação concedida é compatível com o regulamento é alargado de 20 dias úteis, como propõe a Comissão, para três meses.

2.6. Transição

Para dar às autoridades e aos operadores tempo suficiente para se adaptarem ao novo quadro legislativo, o Conselho introduz várias alterações nas medidas transitórias propostas pela Comissão. Em primeiro lugar, o regulamento entra em vigor três anos após a sua publicação. Doze anos mais tarde, os contratos de serviço público por caminhos-de-ferro e por estrada devem ser adjudicados nos termos do regulamento. Em segundo lugar, o Conselho substitui a distinção feita na proposta da Comissão entre períodos de transição para o transporte por estrada rodoviário, por um lado, e por via-férrea, por outro, por uma única medida transitória. À luz do alargamento da possibilidade de ajustes directos no caso dos caminhos-de-ferro pesados, o Conselho considera que deixou de se justificar um período de transição mais longo para os transportes públicos por via-férrea do que para os transportes públicos por estrada. Em terceiro lugar, em vez de um período de transição em duas fases, o Conselho prefere uma abordagem gradual que permite às autoridades determinar elas próprias, em certa medida, como gerir a transição para a nova regulamentação da adjudicação de contratos. Dentro de seis meses após a primeira metade do período de transição, os Estados-Membros devem apresentar à Comissão relatórios intercalares. Com base nesses relatórios, a Comissão avaliará se são necessárias mais medidas para evitar rupturas na prestação de transportes públicos.

No que diz respeito aos contratos celebrados antes da entrada em vigor do regulamento, a Posição Comum prevê uma medida transitória que se coaduna com as propostas do Parlamento em primeira leitura. O Conselho procura o equilíbrio entre, por um lado, respeitar o princípio «*pacta sunt servanda*» e, por outro, evitar o encerramento dos mercados durante um período demasiado longo. Faz uma distinção entre:

- contratos adjudicados com base num concurso público justo e aberto à concorrência e contratos adjudicados com base noutro processo de adjudicação;
- contratos adjudicados antes de 26 de Julho de 2000 — quando a Comissão apresentou a sua proposta inicial sobre as Obrigações de Serviço Público — e contratos adjudicados depois dessa data.

Para as quatro categorias de contratos, o Conselho propõe medidas de caducidade individuais. Para casos excepcionais em que a rescisão de um contrato de serviço público tenha consequências jurídicas e económicas indevidas, a Posição Comum prevê a sua manutenção até ao seu termo, desde que a Comissão tenha dado o seu acordo.

Na Posição Comum, o Conselho mantém a disposição da proposta da Comissão segundo a qual, se os operadores não puderem demonstrar que o valor dos serviços de transporte público relativamente aos quais beneficiam de uma compensação ou de um direito exclusivo concedido nos termos do presente regulamento representa pelo menos metade do valor do conjunto dos seus serviços de transporte público, então as autoridades competentes podem, durante a segunda parte do período de transição, excluí-los da participação nos concursos públicos que organizam. A esta disposição, o Conselho acrescenta que não é permitido às autoridades impedir os operadores que já operam os serviços submetidos a concurso de participar no processo de concurso público. Após intensos debates, o Conselho decidiu não manter a cláusula que permite às autoridades recusar a participação num concurso público de operadores que tenham obtido todos ou parte dos seus contratos por ajuste directo. O Conselho não considera adequada essa cláusula de reciprocidade, tendo em conta a jurisprudência do Tribunal de Justiça. O Tribunal fixa condições rigorosas à aplicação de cláusulas de reciprocidade, considerando-as admissíveis apenas no contexto de um processo gradual de liberalização e desde que sejam transitórias e limitadas no tempo.

2.7 Outras questões importantes

Outras questões importantes introduzidas na Posição Comum do Conselho:

- O Conselho segue a proposta da Comissão de não estabelecer, para o sector dos transportes públicos terrestres, regras específicas em matéria de subcontratação. No entanto, o Conselho procura aumentar a transparência incorporando na Posição Comum a obrigação de os documentos do concurso e os contratos de serviço público indicarem claramente se é possível a subcontratação. Além disso, o contrato deve determinar as condições aplicadas à subcontratação em conformidade com a legislação nacional e comunitária;

- A Comissão propôs a revogação completa do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 e do Regulamento (CEE) n.º 1107/70. Dado que algumas disposições destes dois regulamentos estão ainda a ser utilizadas, a Posição Comum do Conselho prevê a revogação por fases do Regulamento n.º 1191/69 e a inclusão no novo regulamento sobre Obrigações de Serviço Público de determinadas disposições específicas do Regulamento n.º 1107/70.
- O Conselho adapta a disposição sobre os relatórios da Comissão relativos à evolução da prestação de transportes públicos de passageiros na Europa em função da sua Posição Comum que exige em especial uma avaliação da qualidade dos serviços públicos de transporte de passageiros e dos efeitos das adjudicações por ajuste directo.
- O Conselho introduz algumas alterações no anexo ao projecto de regulamento com vista a melhorar o cálculo da compensação a conceder no caso dos contratos por ajuste directo e a torná-lo mais facilmente aplicável na prática.

IV. CONCLUSÃO

Não tendo obtido acordo sobre as propostas da Comissão de 2000 e 2002 sobre Obrigações de Serviço Público, o Conselho conseguiu chegar a uma Posição Comum com base na proposta da Comissão de 2005. A Comissão elaborou esta proposta revista à luz da primeira leitura do Parlamento da sua proposta inicial de 2000, com o objectivo de reconciliar as posições das três instituições. Como a Posição Comum segue em linhas gerais a abordagem desta proposta revista, o Conselho considera-a uma boa base para a segunda leitura do Parlamento.

ANEXO I

DECLARAÇÃO DA SUÉCIA, A QUE SE JUNTOU A ITÁLIA, A EXARAR NA ACTA DO CONSELHO DE 9 DE JUNHO DE 2006

Ad: ponto 9: Proposta revista de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos serviços públicos de transporte de passageiros por via-férrea e estrada

ACORDO POLÍTICO

Ao ser alcançado acordo político sobre a posição comum acerca do regulamento relativo aos serviços públicos de transporte de passageiros por via-férrea e estrada, a Suécia deseja expor a seguinte posição:

1. Conforme acordado pelo Conselho na sua sessão de 5 de Dezembro de 2005, o principal objectivo do regulamento consiste mais no estabelecimento de um quadro jurídico para a concessão de compensações financeiras pelos contratos de serviço público do que na abertura de um mercado de serviços de transporte ferroviário, motivo pelo qual ficou nele consignada a opção da adjudicação por ajuste directo.
2. A decisão do Conselho de autorizar a continuação das adjudicações por ajuste directo no caso dos serviços de transporte ferroviário de passageiros não invalida o direito de iniciativa da Comissão em matéria de elaboração de futuras propostas legislativas tendentes à abertura de um mercado interno de transporte ferroviário de passageiros susceptíveis de ser então consideradas pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu.
3. Qualquer futura proposta de abertura do mercado de serviços internos de transporte ferroviário de passageiros terá de assentar numa determinação bem fundamentada sobre se a mesma deverá revestir a forma de acesso à rede ferroviária aberto a todos os operadores, ou se deverá processar-se mediante adjudicação de contratos de serviço público por concurso ou mediante atribuição de direitos exclusivos, ou mediante estas duas últimas formas.
4. A Suécia considera que, perante a falta de legislação harmonizada sobre a abertura dos mercados nacionais de serviços de transporte ferroviário de passageiros, os Estados-Membros conservam o direito de aplicar medidas de reciprocidade, desde que compatíveis com o direito comunitário.

ANEXO II

DECLARAÇÃO DA REPÚBLICA CHECA A EXARAR NA ACTA DO CONSELHO DE 9 DE JUNHO DE 2006

Ad: ponto 9: Proposta revista de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos serviços públicos de transporte de passageiros por via-férrea e estrada

ACORDO POLÍTICO

A República Checa está plenamente ciente de que um dos principais objectivos da proposta de regulamento relativo aos serviços públicos de transporte de passageiros por via-férrea e estrada consiste na máxima transparência da adjudicação dos contratos de serviço público. A República Checa não levanta a esse respeito quaisquer objecções à exigência de que, a pedido de um interessado, a entidade competente o notifique acerca da decisão por ela tomada conducente a uma adjudicação, por ajuste directo, de um contrato de serviço público, e prove que para o efeito agiu em cumprimento dos artigos pertinentes do Regulamento, e que inclusive fixou níveis de compensação de acordo com as normas estabelecidas no respectivo anexo. Todavia, a República Checa não pode concordar com a actual formulação do n.º 4 do artigo 7.º (9840/06), pois considera que reduz a segurança jurídica de todos os participantes na adjudicação por ajuste directo. A República Checa receia sobretudo que, sentindo-se prejudicada, determinada parte interessada possa contestar uma decisão fundamentada para obrigar a que seja feita uma comparação entre o contrato atribuído mediante adjudicação por ajuste directo e a proposta alternativa que apresentou. Tal forma de contestação poderá nalguns casos vir a impedir a atribuição de um contrato mediante adjudicação por ajuste directo, o que é totalmente inaceitável para a República Checa.

Atendendo a esta reserva, a República Checa não pode subscrever o acordo político alcançado no Conselho sobre a proposta visada, abstendo-se, por conseguinte, de votar sobre ela.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 3/2007**adoptada pelo Conselho em 11 de Dezembro de 2006****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2007/C 70 E/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de proteger pessoas e bens na União Europeia, é necessário impedir a prática de actos de interferência ilegal contra aeronaves civis através do estabelecimento de regras comuns de protecção da aviação civil. Este objectivo deverá ser alcançado mediante a fixação de regras e normas de base comuns de segurança da aviação, bem como de mecanismos de controlo do seu cumprimento.
- (2) No interesse geral da segurança da aviação civil, é conveniente estabelecer uma base que permita uma interpretação comum do anexo 17 da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de Dezembro de 1944.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil ⁽³⁾, foi aprovado na sequência dos acontecimentos ocorridos nos Estados Unidos em 11 de Setembro de 2001.
- (4) É necessário rever o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 à luz da experiência adquirida, devendo o mesmo ser revogado e substituído pelo presente regulamento tendo em vista a simplificação, harmonização e clarificação das regras existentes e o aumento dos níveis de segurança.

(5) Atendendo a que é necessária maior flexibilidade na adopção de medidas e procedimentos de segurança para dar resposta à evolução das avaliações de risco e permitir a introdução das novas tecnologias, o presente regulamento deverá estabelecer os princípios de base das medidas a adoptar para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilegal, omitindo os pormenores técnicos e processuais de aplicação desses princípios.

(6) O presente regulamento deverá aplicar-se aos aeroportos que servem a aviação civil situados no território dos Estados-Membros, aos operadores que prestam serviços nesses aeroportos e às entidades que fornecem bens e/ou prestam serviços a esses aeroportos ou através deles.

(7) Sem prejuízo da Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves (Tóquio, 1963), da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves (Haia, 1970) e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil (Montreal, 1971), o presente regulamento deverá igualmente abranger as medidas de segurança aplicáveis a bordo ou durante o voo de aeronaves de transportadoras aéreas comunitárias.

(8) Os Estados-Membros podem decidir individualmente se afectam agentes de segurança a bordo de aeronaves neles registadas e de aeronaves de transportadoras aéreas por eles licenciadas.

(9) Os vários tipos de actividades de aviação civil não estão necessariamente sujeitos ao mesmo grau de ameaça. Ao estabelecer normas de base comuns de segurança da aviação, deverão ser tidas em conta as dimensões da aeronave, a natureza da operação e/ou a frequência das operações nos aeroportos, de forma a permitir a concessão de isenções.

(10) Deverá igualmente ser permitido que, com base numa avaliação de risco, os Estados-Membros apliquem medidas mais restritivas do que as estabelecidas no presente regulamento.

⁽¹⁾ JO C 185 de 8.8.2006, p. 17.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 15 de Junho de 2006 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 11 de Dezembro de 2006 e decisão do Parlamento Europeu de... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 355 de 30.12.2002, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 849/2004 (JO L 158 de 30.4.2004, p. 1).

- (11) Os países terceiros podem exigir a aplicação de medidas distintas das estabelecidas no presente regulamento aos voos que partam de um aeroporto de um Estado-Membro com destino ao país terceiro em causa ou que sobrevoem o território deste último. No entanto, sem prejuízo de eventuais acordos bilaterais em que a Comunidade seja parte, a Comissão deverá ter a possibilidade de examinar as medidas exigidas pelo país terceiro.
- (12) Apesar de, num Estado-Membro, dois ou mais organismos poderem desempenhar funções no domínio da segurança da aviação, cada Estado-Membro deverá designar uma única autoridade responsável pela coordenação e controlo da aplicação das normas de base comuns de segurança da aviação.
- (13) A fim de definir as responsabilidades pela aplicação das normas de base comuns de segurança da aviação e enunciar as medidas exigidas aos operadores e a outras entidades para esse efeito, cada Estado-Membro deverá elaborar um programa nacional de segurança da aviação civil. Além disso, cada operador aeroportuário, transportadora aérea e entidade que aplique normas de segurança da aviação deverá elaborar, aplicar e manter um programa de segurança de modo a garantir o cumprimento das disposições do presente regulamento e de qualquer programa nacional de segurança da aviação civil aplicável.
- (14) A fim de controlar o cumprimento das disposições do presente regulamento e do programa nacional de segurança da aviação civil, cada Estado-Membro deverá elaborar um programa nacional destinado a verificar a qualidade da segurança da aviação civil, e assegurar a sua aplicação.
- (15) A fim de controlar a aplicação das disposições do presente regulamento pelos Estados-Membros, e também para formular recomendações destinadas a melhorar a segurança da aviação, a Comissão deverá efectuar inspecções, nomeadamente inspecções sem aviso prévio.
- (16) Os actos de execução que estabeleçam medidas e procedimentos comuns para a aplicação das normas de base comuns de segurança da aviação e que contenham informações de segurança sensíveis, assim como os relatórios de inspecção da Comissão e as respostas das autoridades competentes, deverão ser considerados «informações classificadas da UE» na acepção da Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom da Comissão, de 29 de Novembro de 2001, que altera o seu Regulamento Interno⁽¹⁾. Tais documentos não deverão ser publicados e só deverão ser facultados aos operadores e às entidades que neles tenham um interesse legítimo.
- (17) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão⁽²⁾.
- (18) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para estabelecer as condições em que deverão ser aprovadas as medidas referidas no n.º 3 do artigo 4.º e no n.º 2 do artigo 9.º Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, ou a completá-lo mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas deverão ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (19) O objectivo de criar um «ponto de segurança único» para todos os voos na União Europeia deverá ser promovido.
- (20) O presente regulamento não prejudica a aplicação de regras de segurança operacional da aviação, nomeadamente das que digam respeito ao transporte de mercadorias perigosas.
- (21) Os Estados-Membros deverão determinar as sanções a aplicar aos casos de violação das disposições do presente regulamento. As sanções previstas, que poderão ser de carácter civil ou administrativo, deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (22) A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em Córdoba em 18 de Setembro de 2006, durante a primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a Declaração Conjunta sobre o Aeroporto de Gibraltar, feita em Londres em 2 de Dezembro de 1987, e o pleno cumprimento desta declaração será considerado como cumprimento da Declaração de 1987.
- (23) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, a saber, proteger a aviação civil contra actos de interferência ilegal e criar uma base para uma interpretação comum do anexo 17 da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão e aos efeitos do presente regulamento, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivos

1. O presente regulamento estabelece regras comuns para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilegal.

⁽¹⁾ JO L 317 de 3.12.2001, p. 1. Decisão alterada pela Decisão 2006/548/CE, Euratom (JO L 215 de 5.8.2006, p. 38).

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão alterada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

O presente regulamento estabelece igualmente a base para uma interpretação comum do anexo 17 da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional.

2. Os meios para a consecução dos objectivos estabelecidos no n.º 1 são os seguintes:

- a) Estabelecimento de regras e normas de base comuns de segurança da aviação;
- b) Mecanismos de controlo do cumprimento.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se:

- a) A todos os aeroportos ou partes de aeroportos situados no território dos Estados-Membros, que não sejam exclusivamente utilizados para fins militares;
- b) A todos os operadores, incluindo transportadoras aéreas, que prestem serviços nos aeroportos referidos na alínea a);
- c) A todas as entidades que apliquem normas de segurança da aviação e que operem a partir de instalações situadas no interior ou no exterior das instalações aeroportuárias e que forneçam bens e/ou prestem serviços aos aeroportos referidos na alínea a) ou através desses aeroportos.

2. A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Aviação civil», as operações aéreas efectuadas por aeronaves civis, excluindo as operações realizadas por aeronaves estatais referidas no artigo 3.º da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional;
2. «Segurança da aviação», a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinada a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilegal;
3. «Operador», a pessoa, organização ou empresa que efectua ou se oferece para efectuar uma operação de transporte aéreo;
4. «Transportadora aérea», uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida ou equivalente;
5. «Transportadora aérea comunitária», uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas ⁽¹⁾;

6. «Entidade», qualquer pessoa, organização ou empresa que não seja um operador;
7. «Artigos proibidos», armas, explosivos ou outros dispositivos, substâncias ou artigos perigosos susceptíveis de ser utilizados para a prática de um acto de interferência ilegal;
8. «Rastreo», a aplicação de meios técnicos ou outros destinados a identificar e/ou detectar artigos proibidos;
9. «Controlo de segurança», a aplicação de meios susceptíveis de impedir a introdução de artigos proibidos;
- 10) «Controlo de acesso», a aplicação de meios susceptíveis de impedir a entrada de pessoas e/ou veículos não autorizados;
11. «Lado ar», a zona de movimento dos aeroportos e os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, de acesso restrito;
12. «Lado terra», as zonas dos aeroportos e os terrenos e edifícios adjacentes, ou parte destes, não incluídas no lado ar;
13. «Zona restrita de segurança», a zona do lado ar na qual, além de o acesso ser restrito, se aplicam outras normas de segurança da aviação;
14. «Zona demarcada», uma zona separada através de um controlo de acesso, quer de zonas restritas de segurança, quer, se a própria zona demarcada for uma zona restrita de segurança, das outras zonas restritas de segurança do aeroporto;
15. «Verificação de antecedentes», a verificação registada da identidade de um indivíduo, incluindo do eventual registo criminal, como parte da avaliação da sua aptidão para aceder sem escolta às zonas restritas de segurança;
16. «Passageiros, bagagem, carga ou correio em transferência», os passageiros, a bagagem, a carga ou o correio que partem do aeroporto numa aeronave distinta daquela em que chegaram;
17. «Passageiros, bagagem, carga ou correio em trânsito», os passageiros, a bagagem, a carga ou o correio que partem do aeroporto na mesma aeronave em que chegaram;
18. «Passageiro potencialmente causador de distúrbios», um passageiro expulso do país, uma pessoa considerada inadmissível por motivos relacionados com a imigração ou uma pessoa sujeita a uma medida judicial de coacção;
19. «Bagagem de cabina», a bagagem destinada ao transporte na cabina da aeronave;
20. «Bagagem de porão», a bagagem destinada ao transporte no porão da aeronave;
21. «Bagagem de porão acompanhada», a bagagem, transportada no porão da aeronave, registada para um voo por um passageiro que viaja nesse mesmo voo;

⁽¹⁾ JOL 240 de 24.8.1992, p. 1.

22. «Correio da transportadora aérea», o correio cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea;
23. «Material da transportadora aérea», o material cujo remetente e cujo destinatário são ambos uma transportadora aérea ou que é utilizado por uma transportadora aérea;
24. «Correio», o despacho de correspondência e outros objectos, que não sejam correio da transportadora aérea, enviados por serviços postais e a eles destinados, em conformidade com as regras da União Postal Universal;
25. «Carga», os bens destinados ao transporte numa aeronave que não sejam a bagagem, o correio, o correio da transportadora aérea, o material da transportadora aérea e as provisões a bordo;
26. «Agente reconhecido», a transportadora aérea, o agente, o transitário ou qualquer outra entidade que assegura os controlos de segurança no que respeita à carga ou ao correio;
27. «Expedidor conhecido», o expedidor de carga ou de correio por conta própria cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte de carga ou correio em qualquer aeronave;
28. «Expedidor avençado», o expedidor de carga ou de correio por conta própria cujos procedimentos respeitam regras e normas comuns de segurança suficientes para permitir o transporte dessa carga em aeronaves de carga ou de correio em aeronaves de correio;
29. «Controlo de segurança da aeronave», a inspecção das partes interiores da aeronave a que os passageiros possam ter tido acesso, incluindo a inspecção do porão, destinada a detectar artigos proibidos e interferências ilegais na aeronave;
30. «Verificação de segurança da aeronave», a inspecção do interior e das zonas exteriores acessíveis da aeronave destinada a detectar artigos proibidos e interferências ilegais na aeronave;
31. «Agente de segurança a bordo», a pessoa contratada por um Estado para viajar numa aeronave de uma transportadora aérea licenciada por esse Estado, com o objectivo de proteger essa aeronave e os seus ocupantes contra actos de interferência ilegal.
- a) Os métodos de rastreio, o controlo de acesso e outros controlos de segurança;
- b) Os métodos de realização dos controlos e verificações de segurança das aeronaves;
- c) Os artigos proibidos;
- d) Os critérios de desempenho e os ensaios de aceitação de equipamentos;
- e) Os requisitos de recrutamento e formação do pessoal;
- f) A definição das partes críticas das zonas restritas de segurança;
- g) As obrigações e os procedimentos de validação aplicáveis aos agentes reconhecidos, aos expedidores conhecidos e aos expedidores avençados;
- h) As categorias de pessoas, mercadorias e aeronaves que, por razões objectivas, devam ser submetidas a procedimentos especiais de segurança ou dispensadas do rastreio, do controlo de acesso ou de outros controlos de segurança.
3. Quando alterar o presente regulamento através de uma decisão tomada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 15.º, a Comissão deve estabelecer critérios que permitam aos Estados-Membros derrogar as normas de base comuns referidas no n.º 1 e adoptar medidas de segurança alternativas que proporcionem um nível adequado de protecção com base numa avaliação de risco local. Essas medidas alternativas devem ser justificadas por motivos referentes às dimensões da aeronave ou à natureza, à escala ou à frequência das operações ou de outras actividades relevantes.
- Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência a que se refere o n.º 4 do artigo 15.º
- Os Estados-Membros devem informar a Comissão dessas medidas.
4. Os Estados-Membros asseguram a aplicação nos respectivos territórios das normas de base comuns a que se refere o n.º 1. Sempre que tiverem motivos para considerar que o nível de segurança da aviação foi comprometido por uma falha de segurança, os Estados-Membros devem assegurar que sejam tomadas medidas adequadas e imediatas para rectificar essa falha e garantir a segurança permanente da aviação civil.

Artigo 4.º

Normas de base comuns

1. As normas de base comuns de protecção da aviação civil contra actos de interferência ilegal constam do anexo.
2. As medidas de execução das normas de base comuns referidas no n.º 1 são aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 15.º

Essas medidas incidem, nomeadamente, sobre:

Artigo 5.º

Aplicação de medidas mais restritivas pelos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros podem aplicar medidas mais restritivas do que as normas de base comuns referidas no artigo 4.º Para tal, devem basear-se numa avaliação de risco e agir em conformidade com o direito comunitário. As medidas devem ser relevantes, objectivas, não discriminatórias e proporcionais ao risco a que visam dar resposta.

2. Os Estados-Membros informam a Comissão dessas medidas o mais rapidamente possível após a sua aplicação. Aquando da recepção das informações, a Comissão deve comunicá-las aos restantes Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros não são obrigados a informar a Comissão caso as medidas em questão se limitem a um voo em concreto numa data específica.

Artigo 6.º

Medidas de segurança exigidas por países terceiros

1. Sem prejuízo de eventuais acordos bilaterais em que a Comunidade seja parte, os Estados-Membros informam a Comissão das medidas de segurança exigidas por um país terceiro aos voos que partam de um aeroporto de um Estado-Membro com destino a esse país terceiro ou que sobrevoem o território deste último, se aquelas medidas forem distintas das normas de base comuns referidas no artigo 4.º

2. A pedido do Estado-Membro em causa ou por iniciativa própria, a Comissão examina a aplicação de quaisquer medidas notificadas nos termos do n.º 1, podendo, nos termos do n.º 2 do artigo 15.º, elaborar uma resposta apropriada ao país terceiro em questão.

3. O disposto nos n.ºs 1 e 2 não se aplica se:

- a) O Estado-Membro em causa aplicar as medidas em questão em conformidade com o disposto no artigo 5.º; ou
- b) A exigência do país terceiro se limitar a um voo em concreto numa data específica.

Artigo 7.º

Autoridade competente

Caso dois ou mais organismos desempenhem funções no domínio da segurança da aviação civil num Estado-Membro, este deve designar uma única autoridade (a seguir designada «autoridade competente») como responsável pela coordenação e controlo da aplicação das normas de base comuns referidas no artigo 4.º

Artigo 8.º

Programa nacional de segurança da aviação civil

1. Cada Estado-Membro elabora, aplica e mantém um programa nacional de segurança da aviação civil.

Esse programa define as responsabilidades pela aplicação das normas de base comuns referidas no artigo 4.º e descreve as medidas exigidas para o efeito aos operadores e entidades.

2. A autoridade competente faculta, por escrito e com base no princípio da «necessidade de saber», aos operadores e às entidades que considere terem um interesse legítimo, as partes relevantes do seu programa nacional de segurança da aviação civil.

Artigo 9.º

Programa nacional de controlo da qualidade

1. Cada Estado-Membro elabora, aplica e mantém um programa nacional de controlo da qualidade.

Esse programa deve permitir ao Estado-Membro verificar a qualidade da segurança da aviação civil, de modo a controlar o cumprimento tanto das disposições do presente regulamento como do seu programa nacional de segurança da aviação civil.

2. As especificações do programa nacional de controlo da qualidade são aprovadas através da alteração do presente regulamento mediante o aditamento de um anexo, pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 15.º

Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência a que se refere o n.º 4 do artigo 15.º

O programa deve permitir a detecção e correcção rápidas de deficiências. Deve estabelecer igualmente que todos os aeroportos, operadores e entidades responsáveis pela aplicação das normas de segurança da aviação situados ou estabelecidos no território do Estado-Membro em causa sejam controlados periodicamente, quer directamente pela autoridade competente, quer sob a sua supervisão.

Artigo 10.º

Programa de segurança aeroportuária

1. Cada operador aeroportuário elabora, aplica e mantém um programa de segurança aeroportuária.

Esse programa deve descrever os métodos e procedimentos que o operador aeroportuário aplica para dar cumprimento tanto às disposições do presente regulamento como ao programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro em que o aeroporto está situado.

O programa deve incluir disposições internas de controlo da qualidade que descrevam a forma como o operador aeroportuário controla o cumprimento desses métodos e procedimentos.

2. O programa de segurança aeroportuária é submetido à autoridade competente que, se for caso disso, pode tomar mais medidas.

Artigo 11.º**Programa de segurança da transportadora aérea**

1. Cada transportadora aérea elabora, aplica e mantém um programa de segurança próprio.

Esse programa deve descrever os métodos e procedimentos que a transportadora aérea aplica para dar cumprimento tanto às disposições do presente regulamento como ao programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro a partir do qual presta os seus serviços.

O programa deve incluir disposições internas de controlo da qualidade que descrevam a forma como a transportadora aérea controla o cumprimento desses métodos e procedimentos.

2. Quando tal for requerido, o programa de segurança da transportadora aérea é submetido à autoridade competente que, se for caso disso, pode tomar mais medidas.

3. Sempre que o programa de segurança de uma transportadora aérea comunitária tiver sido aprovado pela autoridade competente do Estado-Membro que concedeu a licença de exploração, essa transportadora aérea é reconhecida pelos restantes Estados-Membros como tendo satisfeito os requisitos estabelecidos no n.º 1. O que precede não prejudica o direito de um Estado-Membro solicitar a qualquer transportadora aérea pormenores sobre a forma como aplica:

- a) As medidas de segurança impostas por esse Estado-Membro nos termos do artigo 5.º; e/ou
- b) Os procedimentos locais aplicáveis nos aeroportos onde opera.

Artigo 12.º**Programa de segurança das entidades**

1. Cada entidade a que um programa nacional de segurança da aviação civil referido no artigo 8.º exija a aplicação de normas de segurança da aviação elabora, aplica e mantém um programa de segurança próprio.

Esse programa deve descrever os métodos e procedimentos que a entidade aplica para dar cumprimento ao programa nacional de segurança da aviação civil do Estado-Membro no que respeita às suas operações nesse Estado-Membro.

O programa deve incluir disposições internas de controlo da qualidade que descrevam a forma como a entidade controla o cumprimento desses métodos e procedimentos.

2. Quando tal for requerido, o programa é submetido à autoridade competente do Estado-Membro em questão que, se for caso disso, pode tomar mais medidas.

Artigo 13.º**Inspecções da Comissão**

1. Em cooperação com a autoridade competente do Estado-Membro em questão, a Comissão efectua inspecções, nomeada-

mente inspecções aos aeroportos, aos operadores e às entidades que aplicam normas de segurança da aviação, com o objectivo de controlar a aplicação das disposições do presente regulamento pelos Estados-Membros e, se for caso disso, fazer recomendações destinadas a melhorar a segurança da aviação. Para o efeito, a autoridade competente informa por escrito a Comissão de todos os aeroportos que servem a aviação civil situados no seu território que não estejam abrangidos pelo n.º 3 do artigo 4.º

Os procedimentos aplicáveis à realização das inspecções da Comissão são aprovados nos termos do n.º 2 do artigo 15.º

2. As inspecções pela Comissão dos aeroportos, dos operadores e das entidades que aplicam normas de segurança da aviação são efectuadas sem aviso prévio. A Comissão informa com antecedência suficiente o Estado-Membro em questão da realização de uma inspecção.

3. Os relatórios das inspecções da Comissão são comunicados à autoridade competente do Estado-Membro em questão, que deve, na sua resposta, indicar as medidas adoptadas para corrigir as eventuais deficiências identificadas.

O relatório e a resposta da autoridade competente são subsequentemente comunicados às autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

Artigo 14.º**Divulgação de informações**

São considerados «documentos classificados da UE» para efeitos da Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom e não são divulgados ao público os seguintes documentos:

- a) As medidas e os procedimentos referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º, no n.º 1 do artigo 5.º e no n.º 1 do artigo 6.º, caso contenham informações de segurança sensíveis;
- b) Os relatórios das inspecções da Comissão e as respostas das autoridades competentes, referidos no n.º 3 do artigo 13.º

Artigo 15.º**Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1, 2 e 6 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Artigo 16.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis às infracções ao disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

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

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

Artigo 17.º

Revogação

É revogado o Regulamento (CE) n.º 2320/2002.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor vinte dias após o da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de ... (*), com excepção dos n.ºs 2 e 3 do artigo 4.º, do n.º 2 do artigo 9.º, do n.º 1 do artigo 13.º e do artigo 15.º, que são aplicáveis a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

(*) Dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

ANEXO

NORMAS DE BASE COMUNS (ARTIGO 4.º)

1. SEGURANÇA DO AEROPORTO

1.1. **Requisitos de planeamento aeroportuário**

1. Os requisitos de aplicação das normas de base comuns estabelecidos no presente anexo e nos actos de execução devem ser plenamente tidos em conta no projecto e na construção de novas instalações aeroportuárias ou na alteração de instalações existentes.
2. Nos aeroportos, devem ser criadas as seguintes zonas:
 - a) Lado terra;
 - b) Lado ar;
 - c) Zonas restritas de segurança; e
 - d) Partes críticas das zonas restritas de segurança.

1.2. **Controlo do acesso**

1. O acesso ao lado ar deve ser restrito, para impedir a entrada de pessoas e veículos não autorizados nessas zonas.
2. O acesso às zonas restritas de segurança deve ser controlado, para garantir que nelas não entrem pessoas e veículos não autorizados.
3. Só pode ser concedido acesso ao lado ar e às zonas restritas de segurança às pessoas e aos veículos que satisfaçam as condições de segurança exigidas.
4. Antes da emissão dos respectivos cartões quer de identificação de tripulante, quer de identificação aeroportuária, que permitem o acesso sem escolta às zonas restritas de segurança, as pessoas, incluindo os membros da tripulação de voo, devem ser aprovadas numa verificação de antecedentes.

1.3. **Rastreio de pessoas que não sejam passageiros e dos objectos que transportem**

1. As pessoas que não sejam passageiros e os objectos que elas transportem devem ser submetidos a um rastreio, realizado de forma aleatória e contínua, à entrada das zonas restritas de segurança, para impedir a introdução de artigos proibidos nessas zonas.
2. As pessoas que não sejam passageiros e os objectos que elas transportem devem ser submetidos a um rastreio à entrada das partes críticas das zonas restritas de segurança, para impedir a introdução de artigos proibidos nessas partes.

1.4. **Controlo dos veículos**

Os veículos devem ser controlados à entrada das zonas restritas de segurança, para impedir a introdução de artigos proibidos nessas zonas.

1.5. **Vigilância, rondas e outros controlos físicos**

Deve ser assegurada a vigilância e a realização de rondas e de outros controlos físicos nos aeroportos e, se for caso disso, nas zonas adjacentes de acesso público, para identificar comportamentos suspeitos e vulnerabilidades que possam ser exploradas para a prática de actos de interferência ilegal e para dissuadir as pessoas de praticar tais actos.

2. ZONAS DEMARCADAS DOS AEROPORTOS

As aeronaves estacionadas nas zonas demarcadas dos aeroportos às quais se apliquem as medidas alternativas referidas no n.º 3 do artigo 4.º devem ser separadas das aeronaves às quais se apliquem integralmente as normas de base comuns, de forma a garantir que as normas de segurança aplicadas às aeronaves, aos passageiros, à bagagem, à carga e ao correio não sejam comprometidas.

3. SEGURANÇA DA AERONAVE

1. Antes da partida, as aeronaves devem ser submetidas a um controlo ou a uma verificação de segurança para garantir a inexistência de artigos proibidos a bordo. As aeronaves em trânsito podem ser sujeitas a outras medidas adequadas.
2. Todas as aeronaves devem ser protegidas contra interferências não autorizadas.

4. PASSAGEIROS E BAGAGEM DE CABINA

4.1. Rastreio dos passageiros e da bagagem de cabina

1. Todos os passageiros em início de viagem, em transferência e em trânsito e a respectiva bagagem de cabina devem ser submetidos a um rastreio para impedir a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança e a bordo da aeronave.
2. Os passageiros em transferência e a respectiva bagagem de cabina podem ser dispensados do rastreio nas seguintes situações:
 - a) À chegada de um Estado-Membro, salvo se Comissão ou esse Estado-Membro tiverem informado que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabina não podem ser considerados como tendo sido rastreados em conformidade com as normas de base comuns; ou
 - b) À chegada de um país terceiro que aplique normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns nos termos do n.º 2 do artigo 15.º
3. Os passageiros em trânsito e a respectiva bagagem de cabina podem ser dispensados do rastreio nas seguintes situações:
 - a) Caso permaneçam a bordo da aeronave; ou
 - b) Caso não se misturem com passageiros rastreados, à espera de embarcar, que não sejam aqueles que embarcam na mesma aeronave; ou
 - c) À chegada de um Estado-Membro, salvo se a Comissão ou esse Estado-Membro tiverem informado que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabina não podem ser considerados como tendo sido rastreados em conformidade com as normas de base comuns; ou
 - d) À chegada de um país terceiro que aplique normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns nos termos do n.º 2 do artigo 15.º

4.2. Protecção dos passageiros e da bagagem de cabina

1. Os passageiros e a respectiva bagagem de cabina devem ser protegidos contra interferências não autorizadas a partir do ponto em que são rastreados até à partida da aeronave em que são transportados.
2. Os passageiros rastreados, à espera de embarcar, não se devem misturar com os passageiros que chegam ao aeroporto, excepto:
 - a) Quando os passageiros cheguem de um Estado-Membro, desde que a Comissão ou esse Estado-Membro não tenham informado que esses passageiros e a respectiva bagagem de cabina não podem ser considerados como tendo sido rastreados em conformidade com as normas de base comuns; ou
 - b) Quando os passageiros cheguem de um país terceiro que aplique normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns nos termos do n.º 2 do artigo 15.º

4.3. Passageiros potencialmente causadores de distúrbios

Antes da partida, os passageiros potencialmente causadores de distúrbios devem ser submetidos a medidas de segurança adequadas.

5. BAGAGEM DE PORÃO

5.1. Rastreio da bagagem de porão

1. Toda a bagagem de porão deve ser rastreada antes de ser carregada na aeronave, a fim de impedir a introdução de artigos proibidos nas zonas restritas de segurança e a bordo da aeronave.
2. A bagagem de porão em transferência pode ser dispensada do rastreio nas seguintes situações:
 - a) À chegada de um Estado-Membro, salvo se a Comissão ou esse Estado-Membro tiverem informado que essa bagagem de porão não pode ser considerada como tendo sido rastreada em conformidade com as normas de base comuns; ou
 - b) À chegada de um país terceiro que aplique normas de segurança reconhecidas como equivalentes às normas de base comuns nos termos do n.º 2 do artigo 15.º
3. A bagagem de porão em trânsito pode ser dispensada do rastreio caso permaneça a bordo da aeronave.

5.2. Protecção da bagagem de porão

A bagagem de porão a transportar numa aeronave deve ser protegida contra interferências não autorizadas desde o ponto em que é rastreada ou aceite à guarda da transportadora aérea, consoante a circunstância que ocorra primeiro, até à partida da aeronave em que deva ser transportada.

5.3 Reconciliação da bagagem

1. Cada peça de bagagem de porão deve ser identificada como acompanhada ou não acompanhada.
2. A bagagem de porão não acompanhada não deve ser transportada, a menos que tenha sido separada devido a factores alheios ao controlo do passageiro ou submetida a controlos adicionais de segurança.

6. CARGA E CORREIO

6.1. Controlos de segurança aplicáveis à carga e ao correio

1. Toda a carga e correio devem ser submetidos a controlos de segurança antes de serem carregados numa aeronave. As transportadoras aéreas não podem aceitar transportar carga ou correio numa aeronave, a menos que tenham elas próprias aplicado esses controlos ou que a aplicação dos controlos tenha sido confirmada e assegurada por um agente reconhecido, um expedidor conhecido ou um expedidor avençado.
2. A carga e o correio em transferência podem ser submetidos a controlos de segurança alternativos que venham a ser especificados em actos de execução.
3. A carga e o correio em trânsito podem ser dispensados dos controlos de segurança caso permaneçam a bordo da aeronave.

6.2. Protecção da carga e do correio

1. A carga e o correio a transportar numa aeronave devem ser protegidos contra interferências não autorizadas desde o ponto em que são aplicados os controlos de segurança até à partida da aeronave em que devam ser transportados.
2. A carga e o correio que não sejam devidamente protegidos contra interferências não autorizadas após a aplicação dos controlos de segurança devem ser submetidos a rastreio.

7. CORREIO E MATERIAL DA TRANSPORTADORA AÉREA

O correio e o material da transportadora aérea devem ser submetidos a controlos de segurança e posteriormente protegidos até serem carregados na aeronave, para impedir a introdução de artigos proibidos a bordo da aeronave.

8. PROVISÕES DE BORDO

As provisões de bordo, incluindo os produtos de restauração, destinadas ao transporte ou à utilização a bordo da aeronave devem ser submetidas a controlos de segurança e posteriormente protegidas até serem carregadas na aeronave, para impedir a introdução de artigos proibidos a bordo da aeronave.

9. PROVISÕES DO AEROPORTO

As provisões destinadas à venda ou utilização nas zonas restritas de segurança dos aeroportos, incluindo as mercadorias das lojas francas e dos restaurantes, devem ser submetidas a controlos de segurança, para impedir a introdução de artigos proibidos nessas zonas.

10. MEDIDAS DE SEGURANÇA DURANTE O VOO

1. Sem prejuízo das regras de segurança operacional da aviação aplicáveis:
 - a) Durante o voo, deve ser impedida a entrada de pessoas não autorizadas na cabina de pilotagem;
 - b) Durante o voo, os passageiros potencialmente causadores de distúrbios devem ser submetidos a medidas de segurança adequadas.
2. Devem ser adoptadas medidas de segurança adequadas, como seja a formação da tripulação técnica e do pessoal de cabina, para impedir actos de interferência ilegal durante um voo.
3. Não são permitidas armas na cabina ou na cabina de pilotagem de uma aeronave, a não ser que os Estados envolvidos o autorizem nos termos da respectiva legislação nacional.
4. O disposto no ponto 3 aplica-se igualmente aos agentes de segurança a bordo que transportem armas.

11. RECRUTAMENTO E FORMAÇÃO DO PESSOAL

1. As pessoas que executam ou são responsáveis pela execução do rastreio, do controlo de acesso ou de outros controlos de segurança devem ser recrutadas, formadas e, se necessário, certificadas de modo a assegurar que estão habilitadas e têm as competências necessárias para desempenhar as funções que lhes estão atribuídas.
2. As pessoas que não sejam passageiros e devam ter acesso às zonas restritas de segurança, devem receber formação em matéria de segurança antes de lhes ser concedido um cartão de identificação aeroportuário ou um cartão de identificação de tripulante.
3. A formação referida nos pontos 1 e 2 deve incluir acções de formação inicial e de formação contínua.
4. Os instrutores envolvidos na formação das pessoas mencionadas nos pontos 1 e 2 devem ter as qualificações necessárias.

12. EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Os equipamentos utilizados para o rastreio, o controlo de acesso e os restantes controlos de segurança devem ser adequados à realização dos controlos em causa.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em Setembro de 2005, a Comissão apresentou uma proposta de regulamento do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil ⁽¹⁾. O referido regulamento, que foi redigido e aprovado em resposta aos atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos, está em vigor desde Janeiro de 2003. Uma vez que a aplicação do Regulamento 2320/2002 tem dado azo a alguns problemas de implementação, revelou-se necessário substituí-lo por um novo diploma.

Em 15 de Junho de 2006, o Parlamento Europeu aprovou o seu parecer em primeira leitura, com 85 alterações.

O Conselho analisou seriamente a possibilidade de chegar a acordo com o Parlamento Europeu sobre o texto do projecto de regulamento logo na primeira leitura. No decurso de contactos informais com representantes do Parlamento Europeu, verificou-se, no entanto, que a questão do financiamento das medidas de segurança teria de ser estudada com maior atenção com vista a conseguir um texto que possa ser aceitável para todas as partes. O Conselho decidiu portanto adoptar uma posição comum que tenha em conta, na medida do possível, as alterações do Parlamento Europeu, e procurar chegar a um acordo com o Parlamento Europeu numa fase posterior.

Na sequência da revisão da totalidade do texto pelos juristas-linguistas, o Conselho aprovou a sua posição comum em 11 de Dezembro de 2006. Ao aprovar essa posição, o Conselho teve em consideração o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura, aceitando 46 alterações.

O Conselho teve também em consideração o parecer do Comité Económico e Social.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

O Conselho pôde dar o seu acordo às principais linhas da proposta da Comissão. No entanto, em relação a alguns pontos, o Conselho decidiu alterar o texto, em geral para o tornar mais claro, simples e fácil de entender.

As alterações mais significativas à proposta da Comissão introduzidas pelo Conselho foram nos dois domínios a seguir identificados:

Em primeiro lugar, a respeito da comitologia, foram tidas em conta as novas regras adoptadas pelo Conselho em Julho de 2006 ⁽²⁾. O novo procedimento de regulamentação com controlo introduzido pelas novas regras, que dá mais poderes ao Parlamento Europeu, está contemplado tanto no n.º 3 do artigo 4.º como no n.º 2 do artigo 9.º do projecto de regulamento. No n.º 3 do artigo 4.º estão previstos os critérios que os Estados-Membros devem preencher para poderem beneficiar de derrogações às normas gerais impostas aos aeroportos e aeronaves de pequenas dimensões. No n.º 2 do artigo 9.º, são especificadas as normas aplicadas aos programas nacionais dos Estados-Membros em matéria de controlo da qualidade.

Em segundo lugar, por força do n.º 2 do artigo 5.º, os Estados-Membros podem aplicar medidas nacionais mais restritivas do que as previstas no regulamento. Tendo em conta o que está em jogo, a gravidade das várias ameaças à segurança e a rapidez com que se podem alterar as circunstâncias que rodeiam essas ameaças, o Conselho foi de opinião de que os Estados-Membros devem dispor de margem de manobra suficiente para aplicar as medidas adicionais ou especiais que considerem necessárias, medidas essas que, na opinião do Conselho, não devem exigir justificações especiais a nível comunitário.

O Conselho pôde aceitar, total ou parcialmente, as seguintes 46 alterações propostas pelo Parlamento Europeu:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23-30, 33, 34, 37, 40, 45-49, 51, 53-58, 65-68, 73, 77-79, 82 e 84.

O Conselho não pôde, no entanto, aceitar um certo número de outras alterações, principalmente as alterações 3, 35, 43 e 44, que visam o financiamento de medidas de segurança ao abrigo do regulamento. O Conselho considera não ser adequado que um regulamento técnico como o que está em discussão contenha condições ou obrigações em matéria de financiamento. De acordo com o princípio da subsidiariedade, tais questões devem ser tratadas a nível nacional.

⁽¹⁾ JO L 355 de 30.12.2002, p. 1. Regulamento alterada pela Regulamento (CE) n.º 894/2004 (JO L 158 de 30.04.2004, p. 1).

⁽²⁾ JO L 200 de 22.07.2006, p. 11.

Algumas outras alterações não foram aceites, pelo menos parcialmente, por implicarem um alargamento do âmbito de aplicação do regulamento para além dos objectivos de segurança que este pretende visar. Estão neste caso, nomeadamente, as alterações 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 e 85. As alterações 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 e 74 não foram aceites, no todo ou em parte, por estarem em contradição com outras partes do projecto de regulamento, nada acrescentarem ao sentido do texto ou por não estarem de acordo com a terminologia aceite no domínio da segurança da aviação. Por último, as alterações 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 e 83 não foram aceites, no todo ou em parte, por o Conselho considerar que são demasiado circunstanciadas para um regulamento deste tipo ou incompatíveis com as disposições institucionais comunitárias, ou ainda por conterem disposições que não seriam de aplicação fácil nem pelos Estados-Membros nem pelos operadores económicos interessados.

III. CONCLUSÃO

O Conselho afirma que o texto da sua posição comum é adequado e equilibrado e é de opinião de que a posição comum reflecte os objectivos subjacentes à maioria das alterações do Parlamento.

O Conselho gostaria de sublinhar o grande esforço que representou ter conseguido obter rapidamente acordo sobre o regulamento e está confiante de que a posição comum contribuirá para que a legislação seja adoptada em tempo útil.
