

# Jornal Oficial

## da União Europeia

# C 108 E



Edição em língua  
portuguesa

## Comunicações e Informações

55.º ano

14 de abril de 2012

Número de informação

Índice

Página

### III *Atos preparatórios*

#### CONSELHO

2012/C 108 E/01	Posição (UE) n.º 7/2012 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção da Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão n.º 573/2007/CE que cria o Fundo Europeu para os Refugiados para o período de 2008 a 2013 no âmbito do programa geral «Solidariedade e Gestão dos Fluxos Migratórios»	
	Adotada pelo Conselho em 8 de março de 2012 .....	1
2012/C 108 E/02	Posição (UE) n.º 8/2012 do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um espaço ferroviário europeu único	
	Adotada pelo Conselho em 8 de março de 2012 <sup>(1)</sup> .....	8

**PT**

<sup>(1)</sup> Texto relevante para efeitos do EEE



## III

(Atos preparatórios)

## CONSELHO

## POSIÇÃO (UE) N.º 7/2012 DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

tendo em vista a adoção da Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão n.º 573/2007/CE que cria o Fundo Europeu para os Refugiados para o período de 2008 a 2013 no âmbito do programa geral «Solidariedade e Gestão dos Fluxos Migratórios»

Adotada pelo Conselho em 8 de março de 2012

(2012/C 108 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 78.º, n.º 2, alínea g),

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(1)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) À luz da criação de um Programa Conjunto de Reinstalação da UE destinado a aumentar o impacto dos esforços de reinstalação feitos pela União para assegurar a proteção dos refugiados e a maximizar o impacto estratégico da reinstalação canalizando as ações sobretudo para as pessoas que dela mais carecem, deverão ser formuladas a nível da União prioridades comuns no domínio da reinstalação.
- (2) O artigo 80.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia dispõe que as políticas da União referidas no capítulo relativo aos controlos de fronteiras, ao asilo e à imigração e a sua execução são regidas pelo princípio da solidariedade e da partilha equitativa de responsabilidades entre os Estados-Membros, inclusive no plano financeiro, e que, sempre que necessário, os atos da União adotados por força do referido capítulo conterão medidas adequadas para a aplicação desse princípio.
- (3) Para esse efeito, as prioridades comuns da União no domínio da reinstalação para o ano de 2013 enumeradas

no Anexo aditado à Decisão n.º 573/2007/CE pela presente decisão são estabelecidas com base em duas categorias, a primeira das quais deverá incluir pessoas pertencentes a uma categoria específica que se insere nos critérios de reinstalação do Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados (ACNUR), e a segunda pessoas vindas de um país ou região identificado nas previsões anuais de reinstalação do ACNUR e onde a ação comum da União contribua significativamente para dar resposta às necessidades de proteção.

- (4) Tendo em conta as necessidades de reinstalação constantes do Anexo aditado à Decisão n.º 573/2007/CE pela presente decisão, que enumera as prioridades específicas comuns da União em matéria de reinstalação, é igualmente necessário dar apoio financeiro adicional à reinstalação de pessoas de determinadas regiões geográficas ou nacionalidades, bem como das categorias específicas de refugiados a reinstalar, caso a reinstalação seja considerada a resposta mais adequada às respetivas necessidades especiais.
- (5) Dada a importância do recurso estratégico à reinstalação de pessoas provenientes de países ou regiões selecionados para a execução de Programas de Proteção Regionais, é necessário dar apoio financeiro adicional à reinstalação de pessoas provenientes da Tanzânia, da Europa Oriental (Bielorrússia, República da Moldávia e Ucrânia), do Corno de África (Jibuti, Quênia e Iémen) e do Norte de África (Egito, Líbia e Tunísia), bem como de todos os outros países ou regiões que venham a ser selecionados para este efeito no futuro
- (6) Para incentivar a participação de um maior número de Estados-Membros em ações de reinstalação, é também necessário dar apoio financeiro aos Estados-Membros que decidam pela primeira vez reinstalar pessoas.

<sup>(1)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 18 de maio de 2010 (JO C 161E de 31.5.2011, p. 161) e posição do Conselho em primeira leitura de 8 de março de 2012. Posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

- (7) É igualmente necessário fixar as regras de elegibilidade das despesas para o apoio financeiro adicional à reinstalação.
- (8) Nos termos do artigo 3.º e do artigo 4.º-A, n.º 1, do Protocolo (n.º 21) relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda em relação ao Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, o Reino Unido notificou a sua vontade de participar na adoção e na aplicação da presente decisão.
- (9) Nos termos dos artigos 1.º e 2.º e do artigo 4.º-A, n.º 1, do Protocolo (n.º 21) relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda em relação ao Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e sem prejuízo do artigo 4.º do mesmo protocolo, a Irlanda não participa na adoção da presente decisão e não fica por ela vinculada nem sujeita à sua aplicação.
- (10) Nos termos dos artigos 1.º e 2.º do Protocolo (n.º 22) relativo à posição da Dinamarca, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a Dinamarca não participa na adoção da presente decisão e não fica por ela vinculada nem sujeita à sua aplicação.
- pessoas com necessidade de cuidados médicos importantes que apenas possam ser tratadas caso sejam reinstaladas,
- pessoas que necessitem de reinstalação de emergência ou urgente por razões jurídicas e/ou de proteção da integridade física;
- c) prioridades específicas comuns de reinstalação da União para 2013 enumeradas no Anexo da presente decisão.»;
- b) É aditado o seguinte número:
- «3-A. Os Estados-Membros recebem um montante fixo de 4 000 EUR por cada pessoa reinstalada com base nas prioridades enumeradas no n.º 3.
- Nos casos abaixo indicados o montante fixo é aumentado como se segue:
- 6 000 EUR por pessoa reinstalada, para os Estados-Membros que recebam pela primeira vez do Fundo o montante fixo de reinstalação,
- 5 000 EUR por pessoa reinstalada, para os Estados-Membros que já tenham recebido do Fundo o montante fixo de reinstalação uma vez no decurso dos anos anteriores de funcionamento do Fundo.»;

ADOTARAM A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A Decisão n.º 573/2007/CE é alterada do seguinte modo:

1) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:

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

«3. Os Estados-Membros recebem um montante fixo nos termos do n.º 3-A por cada pessoa reinstalada com base numa ou mais das seguintes prioridades:

a) Pessoas vindas de um país ou região selecionados para a execução de um programa de proteção regional;

b) Pessoas pertencentes a um ou mais dos seguintes grupos vulneráveis:

— crianças e mulheres em risco,

— menores não acompanhados,

— sobreviventes de violência e/ou tortura,

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

«4. Caso um Estado-Membro reinstale uma pessoa com base em mais do que uma das prioridades de reinstalação da União enumeradas no n.º 3, recebe o montante fixo por essa pessoa uma única vez.»;

d) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Até 1 de maio de 2012, os Estados-Membros fornecem à Comissão uma estimativa do número de pessoas que reinstalarão no ano seguinte com base nas prioridades enumeradas no n.º 3, incluindo uma repartição pelas diferentes categorias previstas no mesmo número. A Comissão comunica esta informação ao Comité a que se refere o artigo 52.º.»;

e) É aditado o seguinte número:

«7. Os resultados e o impacto do incentivo financeiro para as ações de reinstalação baseadas nas prioridades enumeradas no n.º 3 são comunicados pelos Estados-Membros no relatório previsto no artigo 50.º, n.º 2, e pela Comissão no relatório previsto no n.º 3 do mesmo artigo.».

2) Ao artigo 35.º é aditado o seguinte número:

«5. O montante fixo atribuído aos Estados-Membros por cada pessoa reinstalada é concedido sob a forma de uma prestação única por cada pessoa efetivamente reinstalada.».

3) O texto constante do Anexo à presente decisão é aditado como Anexo à Decisão n.º 573/2007/CE.

*Artigo 2.º*

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

*Artigo 3.º*

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros, em conformidade com os Tratados.

Feito em ...,

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

...

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

...

## ANEXO

## «ANEXO

Lista das prioridades específicas comuns da União em matéria de reinstalação para 2013

- 1) Refugiados congolezes na região dos Grandes Lagos (Burundi, Malawi, Ruanda, Zâmbia);
  - 2) Refugiados provenientes do Iraque, na Turquia, na Síria, no Líbano, na Jordânia;
  - 3) Refugiados afegãos na Turquia, no Paquistão, no Irão;
  - 4) Refugiados somalianos na Etiópia;
  - 5) Refugiados birmaneses no Bangladeche, na Malásia e na Tailândia;
  - 6) Refugiados eritreus no leste do Sudão.»
-

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

### I. INTRODUÇÃO

Em 2 de setembro de 2009, a Comissão adotou a proposta de decisão que altera a Decisão n.º 573/2007/CE que cria o Fundo Europeu para os Refugiados para o período de 2008 a 2013 no âmbito do programa geral «Solidariedade e Gestão dos Fluxos Migratórios» e que revoga a Decisão 2004/904/CE do Conselho.

Em 18 de maio de 2010, o Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura tendo em vista a adoção da decisão. O Conselho não pôde aprovar a posição do Parlamento e aprovou a sua própria posição, em primeira leitura, em 8 de março de 2012, de acordo com o artigo 294.º do Tratado.

### II. OBJETIVO DA PROPOSTA

O objetivo da proposta é contribuir para a criação de um programa comum de reinstalação da UE. Enquanto a comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativa à criação de um programa comum de reinstalação da UE de 2 de setembro de 2009 define o contexto político e os princípios orientadores desse programa, a proposta sugere um mecanismo para a definição anual das prioridades comuns de reinstalação da UE. A criação de um programa comum de reinstalação da UE serviria para coordenar melhor a abordagem da UE no que diz respeito à reinstalação e incentivar os Estados-Membros a lançar atividades de reinstalação.

### III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

#### Generalidades

As negociações tiveram lugar num contexto político determinado pelo Programa de Haia, que estabelece os objetivos e os instrumentos no domínio da justiça e assuntos internos para o período de 2005-2010, e em seguida pelo Programa de Estocolmo, que abrange o período de 2010-2014. Em ambos os casos, o Conselho Europeu manifestou o seu empenho em continuar a desenvolver o Sistema Europeu Comum de Asilo, mediante a alteração do quadro legislativo e o reforço da cooperação prática. O Conselho Europeu destacou igualmente a importância de desenvolver a dimensão externa do asilo através da cooperação com os países e regiões de origem. No Programa de Haia, o Conselho Europeu apelou ao desenvolvimento de programas de proteção regional da UE que incluíssem nomeadamente um programa comum de reinstalação para os Estados-Membros dispostos a participar nele. No Programa de Estocolmo, o Conselho Europeu apelou à participação voluntária dos Estados-Membros no sistema comum de reinstalação da UE e instou para que fosse aumentado o número de refugiados reinstalados.

Nos termos dos artigos 3.º e 4.º-A, n.º 1, do Protocolo n.º 21 relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda em relação ao espaço de liberdade, segurança e justiça, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e sem prejuízo do artigo 4.º do referido Protocolo, o Reino Unido notificou o seu desejo de participar na adoção e aplicação da presente decisão, mas a Irlanda não participa na adoção da presente decisão e não fica por ela vinculada nem sujeita à sua aplicação.

Nos termos dos artigos 1.º e 2.º do Protocolo n.º 22 relativo à posição da Dinamarca, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a Dinamarca não participa na adoção da decisão e não fica por ela vinculada nem sujeita à sua aplicação.

#### Questões essenciais

Em consonância com o disposto na Declaração Comum sobre as modalidades práticas do novo processo de codecisão<sup>(1)</sup>, os representantes do Conselho, do Parlamento Europeu e da Comissão iniciaram contactos tendo em vista chegar a acordo na fase da posição do Conselho em primeira leitura. A fim de conciliar a posição das duas instituições e tendo em conta o que foi acordado nestes contactos, o Conselho adota, relativamente à proposta de decisão que altera a Decisão n.º 573/2007/CE que cria o Fundo Europeu para os Refugiados para o período de 2008 a 2013 como parte do programa geral «Solidariedade e gestão dos fluxos migratórios» e que revoga a Decisão 2004/904/CE do Conselho, a sua posição em primeira leitura que inclui as seguintes principais alterações à proposta da Comissão:

<sup>(1)</sup> JO C 145 de 30.6.2007, p. 5.

*Definição das principais prioridades comuns da UE (artigo 1.º, n.º 1, alínea a))*

Em resultado dos contactos informais entre o Conselho e o Parlamento, o Conselho altera a proposta da Comissão enumerando as prioridades de reinstalação na própria decisão, contrariamente à sugestão inicial da Comissão segundo a qual as prioridades de reinstalação da UE seriam estabelecidas anualmente através do procedimento de comitologia. Uma vez que o atual Fundo Europeu para os Refugiados abrange o período até ao final de 2013, resta na prática apenas um ano de programação ao abrigo do Fundo. Justifica-se, portanto, enumerar na presente decisão unicamente as prioridades para esse ano e estabelecer um mecanismo para a definição das prioridades comuns de reinstalação da UE no instrumento que cria um novo fundo para o período de 2014-2020.

Com vista ao ano de programação de 2013, a posição do Conselho prevê que os Estados-Membros comunicarão até 1 de maio de 2012 à Comissão uma estimativa do número de pessoas que tencionam reinstalar durante 2013 de acordo com as prioridades definidas na decisão. Uma vez que na posição do Conselho não foi previsto nenhum mecanismo para a definição anual das prioridades de reinstalação da UE, deixam de ser relevantes todas as disposições da proposta da Comissão relativas à programação anual.

*Prioridades comuns de reinstalação da UE para 2013 (artigo 1.º, n.º 1, alínea a), considerando 3, 4 e 5)*

As prioridades comuns de reinstalação da UE para 2013 definidas na posição do Conselho dizem respeito às pessoas vindas de um país ou região selecionados para a execução de um programa de proteção regional, às pessoas que pertencem a um grupo específico vulnerável ou aos refugiados de um país ou região específicos. Os primeiros dois grupos de prioridades são formulados de uma forma geral e inspiram-se em larga medida nas categorias definidas no artigo 13.º, n.º 3, da Decisão n.º 573/2007/CE que estabelece o Fundo Europeu para os Refugiados para o período de 2008 a 2013. Em comparação com a Decisão n.º 573/2007/CE, a posição do Conselho adita à lista os seguintes grupos vulneráveis: sobreviventes de violências e torturas, bem como pessoas que necessitem de uma reinstalação de emergência ou urgente por razões jurídicas ou de proteção da integridade física. Este aditamento justifica-se uma vez que ambas as categorias de pessoas estão abrangidas pelas prioridades de reinstalação do ACNUR.

O terceiro grupo de prioridades é constituído pelas prioridades específicas comuns da UE para 2013, cuja lista consta do Anexo à presente decisão. Tal como explicado no considerando 3, esta lista das prioridades específicas comuns para 2013 foi estabelecida com base nos critérios de reinstalação e nas previsões anuais de reinstalação do ACNUR, tendo em conta os casos em que a ação comum da UE pode contribuir significativamente para dar resposta às necessidades de proteção.

A posição do Conselho adita igualmente o considerando 5 que é uma atualização do considerando 26 da Decisão n.º 573/2007/CE que estabelece o Fundo Europeu para os Refugiados para o período de 2008 a 2013. No considerando 5, a posição do Conselho atualiza a informação relativa aos países e regiões atualmente selecionados para a execução dos programas de proteção regionais.

*Montante fixo a receber por pessoa reinstalada (artigo 1.º, n.º 1, alínea b), considerando 6)*

Em resultado dos contactos informais com o Parlamento, a posição do Conselho altera a proposta da Comissão propondo que os Estados-Membros que recorram pela primeira vez ao Fundo recebam um montante fixo mais elevado por pessoa reinstalada. Considerando que o artigo 13.º, n.º 3, da Decisão n.º 573/2007/CE que cria o Fundo Europeu para os Refugiados para o período de 2008 a 2013 prevê que os Estados-Membros recebam um montante fixo de 4 000 EUR por pessoa reinstalada de acordo com as prioridades definidas na Decisão, a posição do Conselho prevê um montante de 6 000 EUR por pessoa reinstalada para os Estados-Membros que receberem o montante fixo do Fundo pela primeira vez e um montante de 5 000 EUR para os Estados-Membros que receberem o montante fixo do Fundo apenas uma vez. A finalidade desta alteração é incentivar os Estados-Membros que até à data o não tenham feito a lançar programas de reinstalação.

*Aditamento do considerando 2*

A posição do Conselho altera a proposta da Comissão aditando o considerando 2. Na sua carta para o Presidente do Comité de Representantes Permanentes de 10 de fevereiro de 2012 (doc. 6370/12) na qual indicou que iria recomendar aos membros da Comissão LIBE e ao plenário que, em segunda leitura, aceitassem o acordo alcançado sobre a Decisão sem alterações, o Presidente da Comissão LIBE do Parlamento Europeu solicitou que fosse aditado o artigo 80.º do TFUE à base jurídica desta Decisão. No entanto, na opinião do Conselho, o artigo 80.º não pode constituir a base jurídica para a adoção do ato uma vez que não confere às instituições da União poderes para adotar atos jurídicos. O Conselho, a título de compromisso, decidiu portanto aditar o considerando 2 que remete para o artigo 80.º e para os princípios nele contidos.

**Alterações do Parlamento Europeu**

Na sua posição, o Conselho aceita no seu conjunto, em parte ou em princípio as alterações 2, 3 e 4. O Conselho não aceita as alterações 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11 por dizerem respeito a um procedimento para definir anualmente as prioridades comuns de reinstalação da UE. O Conselho na sua posição adotou uma abordagem diferente que consiste em estabelecer uma lista de prioridades comuns de reinstalação da UE para 2013, que é o último ano de programação no âmbito do Fundo Europeu para os Refugiados.

**IV. CONCLUSÃO**

A posição do Conselho em primeira leitura reflete o compromisso alcançado nas negociações entre o Conselho e o Parlamento Europeu, mediado pela Comissão. O Coreper subscreveu este compromisso na sua reunião de 22 de fevereiro de 2012. O Presidente da Comissão LIBE do Parlamento Europeu indicou entretanto, em carta de 10 de fevereiro de 2012 ao Presidente do Coreper, que, se o texto de compromisso for transmitido ao Parlamento enquanto posição do Conselho em primeira leitura, recomendará aos membros da Comissão LIBE, e seguidamente ao plenário, que aceitem a posição do Conselho sem alterações na segunda leitura do Parlamento, sob reserva da sua verificação pelos Juristas-Linguistas de ambas as instituições.

---

**POSIÇÃO (UE) N.º 8/2012 DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA**

**tendo em vista a adoção da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação)**

**Adotada pelo Conselho em 8 de março de 2012**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2012/C 108 E/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários <sup>(4)</sup>, a Diretiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário <sup>(5)</sup>, e a Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária <sup>(6)</sup>, foram substancialmente alteradas. Tendo em conta a necessidade de introduzir alterações adicionais, essas diretivas deverão ser reformuladas e fundidas num único ato, por razões de clareza.
- (2) A maior integração do setor dos transportes da União constitui um elemento essencial da realização do mercado interno e os caminhos de ferro constituem um elemento vital do setor dos transportes na União, contribuindo para a mobilidade sustentável.
- (3) Haverá que melhorar a eficácia das redes ferroviárias com vista à sua integração num mercado competitivo, tendo simultaneamente em conta as características específicas dos caminhos de ferro.

(4) Os Estados-Membros com uma parte significativa de tráfego ferroviário com países terceiros que tenham a mesma bitola ferroviária, diferente da bitola da rede ferroviária principal da União, deverão poder ter regras operacionais específicas que assegurem a coordenação entre os seus gestores de infraestrutura e os dos países terceiros em questão, e a lealdade da concorrência entre as empresas ferroviárias.

(5) Para tornar os transportes por caminho de ferro eficazes e competitivos em relação aos outros modos de transporte, os Estados-Membros deverão garantir às empresas ferroviárias um estatuto de empresa independente que lhes permita atuar segundo critérios comerciais e adaptarem-se às necessidades do mercado.

(6) Nos termos do direito das sociedades dos Estados-Membros relativamente aos órgãos de fiscalização das sociedades anónimas, os acionistas das empresas ferroviárias deverão ter a possibilidade de exigir a aprovação prévia para as principais decisões de gestão empresarial, tais como as relativas a aquisições, investimentos e estratégia. A competência dos órgãos de fiscalização ao abrigo do direito das sociedades dos Estados-Membros, por exemplo a nomeação dos membros do conselho de administração, não deverá ser afetada pela presente diretiva.

(7) Para assegurar o desenvolvimento futuro e uma exploração eficaz da rede ferroviária, deverá ser estabelecida uma distinção entre a exploração de serviços de transporte e a exploração das infraestruturas. Nestas condições, é necessário que aquelas duas atividades tenham obrigatoriamente contabilidades distintas e possam ser geridas separadamente. Desde que sejam satisfeitos esses requisitos de separação, não surjam conflitos de interesses e seja assegurada a confidencialidade das informações sensíveis do ponto de vista comercial, os gestores da infraestrutura deverão ter a possibilidade de confiar tarefas administrativas específicas, tais como a cobrança de taxas, a entidades que não sejam as que estão ativas no mercado dos serviços de transporte ferroviário.

(8) O princípio da livre prestação de serviços deverá aplicar-se ao setor ferroviário, tendo em conta as características específicas desse setor.

(9) A fim de estimular a concorrência no domínio da exploração dos serviços de transporte, com vista à melhoria da comodidade e dos serviços prestados aos utilizadores, os Estados-Membros deverão manter a responsabilidade geral pelo desenvolvimento de infraestruturas ferroviárias adequadas.

<sup>(1)</sup> JO C 132 de 3.5.2011, p. 99.

<sup>(2)</sup> JO C 104 de 2.4.2011, p. 53.

<sup>(3)</sup> Posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Conselho em primeira leitura de 8 de março de 2012. Posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

<sup>(5)</sup> JO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

<sup>(6)</sup> JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

- (10) Na falta de regras comuns relativas à repartição dos custos de infraestrutura, os Estados-Membros, após consulta do gestor da infraestrutura, deverão estabelecer as modalidades de pagamento das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária pelas empresas ferroviárias. Essas modalidades não deverão estabelecer discriminações entre as empresas ferroviárias.
- (11) Os Estados-Membros deverão assegurar que o gestor da infraestrutura e as empresas ferroviárias públicas existentes disponham de uma estrutura financeira sã, tendo devidamente em conta as regras da União relativas aos auxílios estatais. Esta disposição não prejudica a competência dos Estados-Membros no que se refere ao planeamento e ao financiamento da infraestrutura.
- (12) Os candidatos deverão ter a oportunidade de exprimir a sua opinião sobre o conteúdo do programa de atividade no que se refere à utilização, ao fornecimento e ao desenvolvimento da infraestrutura. Tal não deverá acarretar necessariamente a divulgação integral do programa de atividade elaborado pelo gestor da infraestrutura.
- (13) Dado que os ramais particulares, tais como os ramais em instalações industriais particulares, não fazem parte das infraestruturas ferroviárias tal como definidas na presente diretiva, os gestores dessas infraestruturas não deverão estar sujeitos às obrigações impostas aos gestores das infraestruturas ao abrigo da presente diretiva. No entanto, deverá ser garantido um acesso não discriminatório aos ramais, independentemente da sua propriedade, caso estes sejam necessários para obter acesso a instalações de serviços que sejam essenciais para a prestação de serviços de transporte e caso sirvam ou possam servir mais de um cliente final.
- (14) Um Estado-Membro deverá ter a possibilidade de decidir cobrir as despesas de infraestrutura por meios que não sejam financiamentos estatais diretos, tais como parcerias entre os setores público e privado e financiamento pelo setor privado.
- (15) As contas de um gestor de infraestrutura deverão ser equilibradas ao longo de um período de tempo razoável que, uma vez estabelecido, poderá ser excedido em circunstâncias excecionais, tais como uma deterioração grave e súbita da situação económica de um Estado-Membro que afete substancialmente o nível de tráfego na sua infraestrutura ou o nível de financiamento público disponível.
- (16) Um transporte de mercadorias eficaz, nomeadamente a nível transfronteiriço, requer a adoção de medidas tendentes à abertura do mercado.
- (17) A fim de garantir uma aplicação uniforme e não discriminatória dos direitos de acesso às infraestruturas ferroviárias em toda a União, é necessário criar uma licença a favor das empresas ferroviárias.
- (18) No caso dos trajetos com paragens intermédias, os novos operadores no mercado deverão ser autorizados a embarcar e desembarcar passageiros durante a viagem para assegurar que estas operações têm viabilidade económica e evitar colocar os potenciais concorrentes em desvantagem relativamente aos operadores já estabelecidos.
- (19) A introdução de novos serviços internacionais liberalizados de passageiros, com paragens intermédias, não deverá ser utilizada para abrir o mercado dos serviços nacionais de passageiros, concentrando-se apenas nas paragens que servem o trajeto internacional. Os novos serviços deverão ter por objetivo principal transportar passageiros em viagens internacionais. Ao determinar se é esse o objetivo principal do serviço, deverão ser tidos em conta critérios como a proporção das receitas e do volume do transporte nacional e internacional de passageiros e a extensão do percurso do serviço. A determinação do objetivo principal do serviço deverá ser feita pelas entidades reguladoras nacionais em causa, a pedido de uma parte interessada.
- (20) O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros <sup>(1)</sup>, prevê a possibilidade de os Estados-Membros e as autoridades locais adjudicarem contratos de serviço público, que podem incluir direitos exclusivos de exploração de determinados serviços. Logo, é necessário assegurar a coerência entre as disposições do referido regulamento e o princípio da abertura à concorrência dos serviços internacionais de transporte de passageiros.
- (21) A abertura à concorrência dos serviços internacionais de transporte de passageiros pode ter repercussões na organização e no financiamento dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público. Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de limitar o direito de acesso ao mercado sempre que este comprometa o equilíbrio económico desses contratos de serviço público e que a entidade reguladora relevante aprove a limitação com base numa análise económica objetiva, a pedido das autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público.
- (22) A avaliação dos riscos para o equilíbrio económico dos contratos de serviço público deverá ter em conta critérios pré-estabelecidos, tais como o impacto na rentabilidade dos serviços incluídos no contrato de serviço público, nomeadamente os impactos no custo líquido para as autoridades públicas que tenham adjudicado o contrato de serviço público, a procura por parte dos passageiros, o preço dos bilhetes, as modalidades de emissão de bilhetes, a localização e o número das estações de ambos os lados da fronteira, e os horários e a frequência do novo serviço proposto. De acordo com essa avaliação e com

<sup>(1)</sup> JO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

- a decisão da entidade reguladora relevante, os Estados-Membros deverão poder autorizar, alterar ou recusar o direito de acesso ao serviço internacional de transporte de passageiros solicitado, e aplicar uma taxa ao operador de um novo serviço internacional de transporte de passageiros, em função da análise económica e em conformidade com o direito da União e com os princípios de igualdade e não discriminação.
- (23) Tendo em vista contribuir para a exploração de serviços de transporte de passageiros nas linhas que cumpram uma obrigação de serviço público, os Estados-Membros deverão poder autorizar as autoridades responsáveis por esses serviços a cobrar uma taxa pelos serviços de passageiros da competência dessas autoridades. Esta taxa deverá constituir um contributo para o financiamento das obrigações de serviço público fixadas pelos contratos de serviço público.
- (24) A entidade reguladora deverá funcionar de forma a evitar conflitos de interesses e eventuais envolvimento na adjudicação do contrato de serviço público em causa. A competência da entidade reguladora deverá ser alargada para lhe permitir avaliar o objetivo de um serviço internacional e, se for caso disso, o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes.
- (25) Para investirem em serviços que utilizam infraestruturas especializadas como, por exemplo, ligações de alta velocidade, os candidatos necessitam de segurança jurídica, dada a importância dos avultados investimentos de longo prazo necessários.
- (26) As entidades reguladoras deverão trocar informações e, se necessário, em casos pontuais, coordenar os princípios e a prática de avaliação dos riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público. Essas entidades reguladoras deverão definir progressivamente orientações com base na sua experiência.
- (27) Para assegurar a lealdade da concorrência entre as empresas ferroviárias e garantir a plena transparência e o carácter não discriminatório do acesso aos serviços e da prestação de serviços, importa distinguir a prestação dos serviços de transporte da exploração das instalações de serviço. Por conseguinte, é necessário que as duas atividades sejam geridas autonomamente sempre que o operador das instalações de serviço pertença a uma entidade ou a uma empresa que também exerçam atividade e detenham uma posição dominante a nível nacional pelo menos num dos mercados de transporte ferroviário de mercadorias ou de passageiros para os quais a instalação é utilizada. Essa autonomia não deverá acarretar a criação de uma entidade ou de uma empresa distintas para as instalações de serviço.
- (28) Os acordos transfronteiriços entre Estados-Membros e países terceiros deverão facilitar a igualdade de acesso ao mercado para as empresas ferroviárias da União e dos países terceiros numa base de reciprocidade.
- (29) Para assegurar serviços fiáveis e adequados, é necessário que as empresas ferroviárias preencham permanentemente determinados requisitos em matéria de idoneidade e de capacidade financeira e profissional.
- (30) Para proteger tanto clientes como terceiros, é essencial garantir que as empresas ferroviárias estejam devidamente cobertas por um seguro de responsabilidade civil. Também deverá ser autorizada a cobertura dessa responsabilidade civil através de garantias fornecidas por bancos ou outras empresas, desde que essa cobertura seja oferecida em condições de mercado, não resulte em auxílio estatal e não contenha elementos de discriminação contra outras empresas ferroviárias.
- (31) As empresas ferroviárias deverão, além disso, ser obrigadas a respeitar o direito nacional e o direito da União relativos à exploração de serviços ferroviários, impostos de modo não discriminatório, destinados a assegurar o seu direito a exercer, com toda a segurança, e tendo devidamente em conta a saúde, as condições sociais e os direitos dos trabalhadores e dos utilizadores, a sua atividade em percursos específicos.
- (32) Os mecanismos de emissão, manutenção e modificação das licenças das empresas ferroviárias deverão ser transparentes e respeitar o princípio de não discriminação.
- (33) Para garantir a transparência e um acesso não discriminatório à infraestrutura ferroviária e aos serviços em instalações de serviço para todas as empresas ferroviárias, deverão ser publicadas nas especificações da rede todas as informações necessárias para a utilização dos direitos de acesso.
- (34) A existência de sistemas adequados de repartição da capacidade de infraestrutura ferroviária, conjugados com a existência de operadores competitivos, contribuirá para melhorar a distribuição intermodal dos transportes.
- (35) Deverão ser dados incentivos aos gestores da infraestrutura, como prémios para os diretores executivos, para que reduzam o nível das taxas de acesso e os custos de fornecimento da infraestrutura.
- (36) A obrigação que incumbe aos Estados-Membros de assegurar que os objetivos de desempenho e os rendimentos a médio e longo prazo do gestor da infraestrutura sejam alcançados através de um contrato entre a autoridade competente e o gestor da infraestrutura não deverá prejudicar a competência dos Estados-Membros no que se refere ao planeamento e ao financiamento das infraestruturas ferroviárias.

- (37) O encorajamento da utilização otimizada da infraestrutura ferroviária levará a uma redução dos custos dos transportes para a sociedade.
- (38) Os métodos de imputação de custos definidos pelos gestores de infraestrutura deverão basear-se nos melhores conhecimentos disponíveis em matéria de origem dos custos e imputar os custos aos diferentes serviços oferecidos às empresas ferroviárias e, se for caso disso, aos tipos de veículos ferroviários.
- (39) A existência de regimes adequados de tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária, conjugados com regimes adequados de tarifação das outras infraestruturas de transporte e com a existência de operadores competitivos, permitirá um equilíbrio ótimo e sustentável entre os diferentes modos de transporte.
- (40) Caso sejam aplicadas sobretaxas, o gestor da infraestrutura deverá definir segmentos distintos de mercado sempre que os custos de prestação dos serviços de transporte, os seus preços de mercado ou os seus requisitos de qualidade de serviço apresentem diferenças consideráveis.
- (41) Os regimes de tarifação e de repartição da capacidade deverão proporcionar a todas as empresas um acesso equitativo e não discriminatório e procurar, na medida do possível, satisfazer as necessidades de todos os utilizadores e todos os tipos de tráfego de um modo equitativo e não discriminatório. Esses regimes deverão favorecer uma concorrência leal no fornecimento de serviços ferroviários.
- (42) No quadro estabelecido pelos Estados-Membros, os regimes de tarifação e de repartição da capacidade deverão encorajar os gestores das infraestruturas ferroviárias a otimizar a utilização da sua infraestrutura.
- (43) Os regimes de repartição da capacidade deverão proporcionar às empresas ferroviárias indicações económicas claras e coerentes que as levem a tomar decisões racionais.
- (44) Os regimes de tarifação transmitem indicações económicas aos utilizadores. É importante que essas indicações às empresas ferroviárias sejam coerentes e as levem a tomar decisões racionais.
- (45) O ruído de rolamento provocado por cepos de freio com tecnologia de ferro fundido, utilizados nos vagões de mercadorias, constitui uma das causas de emissões de ruído que podem ser reduzidas através de soluções técnicas adequadas. As taxas de utilização da infraestrutura diferenciadas em função do ruído deverão visar em primeiro lugar os vagões de mercadorias que não satisfazem os requisitos da Decisão 2006/66/CE da Comissão, de 23 de dezembro de 2005, relativa à especificação técnica de interoperabilidade respeitante ao subsistema material circulante – ruído do sistema ferroviário transeuropeu convencional <sup>(1)</sup>. Sempre que dessa diferenciação resulte uma perda de receitas para o gestor da infraestrutura, tal não deverá prejudicar as regras da União relativas aos auxílios estatais.
- (46) A fim de acelerar a instalação do Sistema Europeu de Controlo dos Comboios (ETCS) a bordo das locomotivas, os gestores da infraestrutura podem alterar o regime de tarifação através de uma diferenciação temporária para os comboios equipados com o ETCS. Os gestores da infraestrutura deverão poder assegurar que essa diferenciação não implique perdas de receitas.
- (47) A fim de ter em conta as necessidades dos utilizadores ou dos potenciais utilizadores da capacidade de infraestrutura ao planearem as suas atividades, bem como as necessidades dos clientes e dos financiadores, importa que os gestores da infraestrutura assegurem que a capacidade de infraestrutura seja atribuída de uma forma que reflita a necessidade de manter e melhorar os níveis de fiabilidade do serviço.
- (48) É desejável que sejam dados incentivos às empresas ferroviárias e ao gestor da infraestrutura para minimizarem as perturbações e melhorarem o desempenho da rede ferroviária.
- (49) Os Estados-Membros deverão poder permitir a intervenção direta dos compradores de serviços ferroviários no processo de repartição das capacidades.
- (50) É importante ter em conta os requisitos empresariais, tanto dos candidatos como dos gestores de infraestrutura.
- (51) É importante deixar aos gestores de infraestrutura a maior flexibilidade possível no que se refere à repartição da capacidade de infraestrutura, mas convém que essa flexibilidade seja compatível com a satisfação das necessidades razoáveis dos candidatos.
- (52) O processo de repartição de capacidade deverá evitar que sejam impostas limitações indevidas às pretensões de outras empresas que detêm, ou pretendem deter, direitos de utilização da infraestrutura para desenvolvimento das suas atividades.
- (53) Pode ser necessário, no âmbito dos regimes de repartição de capacidade e de tarifação, tomar em conta o facto de que os diferentes elementos da rede de infraestruturas ferroviárias podem ter sido projetados para responder às necessidades de diferentes utilizadores principais.
- (54) Uma vez que diferentes utilizadores e tipos de utilizadores terão frequentemente um impacto diferente na capacidade de infraestrutura, as necessidades dos diferentes serviços devem ser devidamente contrabalançadas.

<sup>(1)</sup> JO L 37 de 8.2.2006, p. 1.

- (55) Os serviços efetuados ao abrigo de contratos com autoridades públicas podem requerer regras específicas que salvaguardem a sua capacidade de atrair os utilizadores.
- (56) Os regimes de tarifação e de repartição da capacidade deverão ter em conta os efeitos da crescente saturação da capacidade de infraestrutura e mesmo a escassez de capacidade.
- (57) A planificação dos diversos tipos de tráfego deverá efetuar-se segundo diferentes estruturas horárias, de modo a garantir que os pedidos de capacidade de infraestrutura apresentados depois de concluído o processo de definição do horário de serviço anual possam ser satisfeitos.
- (58) Para garantir a otimização dos resultados para as empresas ferroviárias, é oportuno prever um controlo da utilização da capacidade da infraestrutura quando seja necessário coordenar os pedidos de capacidade para satisfazer as necessidades dos utilizadores.
- (59) Face à posição monopolista do gestor da infraestrutura, dever-se-á exigir-lhe um controlo da capacidade de infraestrutura disponível e métodos de a reforçar quando o processo de repartição da capacidade não possa satisfazer as necessidades dos utilizadores.
- (60) A falta de informação sobre os pedidos de outras empresas ferroviárias e as limitações do sistema podem dificultar às empresas ferroviárias a otimização dos seus pedidos de capacidade de infraestrutura.
- (61) É importante assegurar uma melhor coordenação dos regimes de repartição de capacidade a fim de tornar o caminho de ferro mais interessante para o tráfego que utiliza a rede de mais de um gestor de infraestrutura, nomeadamente no que se refere ao tráfego internacional.
- (62) Importa minimizar as distorções de concorrência que podem surgir entre infraestruturas ferroviárias ou entre modos de transporte em resultado de diferenças significativas nos princípios de tarifação.
- (63) É conveniente definir as componentes do serviço de infraestrutura essenciais à prestação de um serviço por parte de um operador e que deverão ser asseguradas em troca de taxas de acesso mínimas.
- (64) O investimento na infraestrutura ferroviária é necessário e os regimes de tarifação da utilização da infraestrutura deverão proporcionar incentivos a que o gestor da infraestrutura realize investimentos adequados, economicamente interessantes.
- (65) Para possibilitar a fixação de taxas de utilização da infraestrutura a níveis justos e adequados, o gestor da infraestrutura necessita de inventariar e determinar o valor dos seus ativos e de adquirir uma boa compreensão dos fatores determinantes dos custos de exploração da infraestrutura.
- (66) Convém garantir que os custos externos sejam tidos em conta nas decisões respeitantes aos transportes e que a tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária possa contribuir para a internalização dos custos externos em todos os modos de transporte, de forma coerente e equilibrada.
- (67) É importante garantir que as taxas aplicadas ao tráfego nacional e ao tráfego internacional permitam aos caminhos de ferro satisfazerem as necessidades do mercado. Por conseguinte, a taxa de utilização da infraestrutura deverá corresponder aos custos diretamente incorridos em resultado da exploração do serviço ferroviário.
- (68) O nível global de recuperação dos custos por meio da tarifação da utilização da infraestrutura tem repercussões no nível necessário das subvenções do Estado. Os Estados-Membros podem requerer diferentes níveis de recuperação global dos custos. No entanto, qualquer regime de tarifação da utilização da infraestrutura deverá possibilitar a utilização da rede ferroviária a um nível de tráfego que possa pagar pelo menos o custo adicional que o seu uso impõe.
- (69) A infraestrutura ferroviária é um monopólio natural. Por conseguinte, é necessário incentivar o gestor da infraestrutura a reduzir os custos e a gerir eficientemente a infraestrutura.
- (70) O desenvolvimento do transporte ferroviário passa, nomeadamente, pela utilização dos instrumentos disponíveis na União, sem prejuízo das prioridades já estabelecidas.
- (71) Os descontos concedidos às empresas ferroviárias deverão estar relacionados com as economias de custos administrativos efetivamente realizadas, nomeadamente economias de custos de transação. Podem também ser concedidos descontos para promover uma utilização eficaz da infraestrutura.
- (72) Convém prever incentivos que encorajem as empresas ferroviárias e o gestor da infraestrutura a reduzir ao mínimo as perturbações na rede.
- (73) A repartição de capacidade tem um custo para o gestor da infraestrutura cuja recuperação deverá ser assegurada.
- (74) A gestão eficaz e a utilização justa e não discriminatória da infraestrutura ferroviária requerem a instituição de uma entidade reguladora que supervisione a aplicação das regras da presente diretiva e atue como instância de recurso, sem prejuízo da possibilidade de controlo jurisdicional. Essa entidade reguladora deverá estar habilitada a fazer executar os seus pedidos de informações e as suas decisões mediante a aplicação de sanções adequadas.

- (75) O financiamento da entidade reguladora deverá garantir a sua independência e ser feito a partir do orçamento do Estado ou de contribuições do setor cobradas compulsivamente, respeitando simultaneamente os princípios da equidade, transparência, não discriminação e proporcionalidade.
- (76) É necessário tomar medidas especiais para atender à situação geopolítica e geográfica específica de determinados Estados-Membros, bem como à organização específica do setor ferroviário em diversos Estados-Membros, assegurando simultaneamente a integridade do mercado interno.
- (77) A fim de tomar em conta a evolução do mercado ferroviário, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito às alterações técnicas das informações a prestar pela empresa que solicita uma licença, à lista das classes de atrasos, ao calendário para o processo de repartição e às informações contabilísticas a fornecer às entidades reguladoras. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (78) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão <sup>(1)</sup>.
- (79) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, a promoção do desenvolvimento dos caminhos de ferro da União, o estabelecimento dos princípios gerais para a concessão de licenças às empresas ferroviárias e a coordenação dos mecanismos que regulam a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária nos Estados-Membros e a tarifação da utilização da referida infraestrutura, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, atendendo à dimensão manifestamente internacional da emissão dessas licenças e do funcionamento de elementos importantes das redes ferroviárias e à necessidade de criar condições justas e não discriminatórias de acesso à infraestrutura, e podem, pois, devido às suas implicações transnacionais, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aqueles objetivos.
- (80) A obrigação de transpor a presente diretiva para o direito nacional deverá limitar-se às disposições que constituam alterações substantivas em relação a diretivas anteriores. A obrigação de transpor disposições da presente diretiva não alteradas substantivamente em relação a diretivas anteriores decorre dessas diretivas.
- (81) Seria desproporcionado e inútil impor aos Estados-Membros que não disponham de um sistema ferroviário, nem tenham perspectivas de criação de um tal sistema no futuro imediato, a obrigação de transpor e aplicar os capítulos II e IV da presente diretiva. Por conseguinte, esses Estados-Membros deverão ser dispensados dessa obrigação.
- (82) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» <sup>(2)</sup>, os Estados-Membros são incentivados a elaborar, para si próprios e no interesse da União, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente diretiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (83) A presente diretiva não deverá prejudicar os prazos para os Estados-Membros darem cumprimento às diretivas anteriores, indicados no Anexo IX, parte B,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

#### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

##### Artigo 1.º

#### Objeto e âmbito de aplicação

1. A presente diretiva estabelece:
  - a) As regras aplicáveis à gestão da infraestrutura ferroviária e às atividades de transporte por caminho de ferro das empresas ferroviárias que se encontrem estabelecidas ou que venham a estabelecer-se num Estado-Membro, constantes do capítulo II;
  - b) Os critérios aplicáveis à concessão, prorrogação ou alteração, por um Estado-Membro, das licenças destinadas às empresas ferroviárias que se encontrem estabelecidas ou que venham a estabelecer-se na União, constantes do capítulo III;
  - c) Os princípios e procedimentos aplicáveis à fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, constantes do capítulo IV.

<sup>(1)</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

<sup>(2)</sup> JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

2. A presente diretiva aplica-se à utilização da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais.

#### Artigo 2.º

##### Exclusões do âmbito de aplicação

1. O capítulo II não se aplica às empresas ferroviárias que efetuam apenas serviços de transporte urbanos, suburbanos ou regionais em redes locais e regionais autónomas que efetuem serviços de transporte em infraestruturas ferroviárias ou em redes destinadas exclusivamente a efetuar serviços de transporte urbanos ou suburbanos.

Não obstante o primeiro parágrafo, quando essas empresas ferroviárias estejam sob o controlo direto ou indireto de uma empresa ou de outra entidade que efetue ou integre serviços de transporte ferroviários que não sejam transportes urbanos, suburbanos ou regionais, aplicam-se os artigos 4.º e 5.º. O artigo 6.º aplica-se igualmente a essas empresas ferroviárias no que se refere à relação entre a empresa ferroviária e a empresa ou entidade que a controla direta ou indiretamente.

2. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação do capítulo III:

- a) As empresas que efetuem apenas serviços de transporte de passageiros em infraestruturas ferroviárias locais e regionais autónomas;
- b) As empresas que efetuem apenas serviços ferroviários urbanos e suburbanos de transporte de passageiros;
- c) As empresas que efetuem apenas serviços regionais de transporte de mercadorias;
- d) As empresas que efetuem apenas serviços de transporte de mercadorias em infraestruturas ferroviárias privadas destinadas a ser utilizadas exclusivamente pelo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias.

3. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos artigos 7.º, 8.º e 13.º e do capítulo IV:

- a) As redes locais e regionais autónomas que efetuem serviços de passageiros em infraestruturas ferroviárias;
- b) As redes reservadas exclusivamente à exploração de serviços urbanos ou suburbanos de transporte ferroviário de passageiros;
- c) As redes regionais utilizadas para serviços regionais de transporte de mercadorias apenas por uma empresa ferroviária que não esteja abrangida pelo n.º 1, enquanto não for solicitada capacidade nessa rede por outro candidato;
- d) As infraestruturas ferroviárias privadas cuja utilização está reservada ao proprietário da infraestrutura para as suas próprias atividades de transporte de mercadorias.

4. Sem prejuízo do n.º 3, os Estados-Membros podem excluir da aplicação do artigo 8.º, n.º 3, as infraestruturas ferroviárias locais e regionais que não tenham importância estratégica para o funcionamento do mercado ferroviário, e da aplicação do capítulo IV as infraestruturas ferroviárias locais que não tenham importância estratégica para o funcionamento do mercado ferroviário. Os Estados-Membros notificam a Comissão da sua intenção de excluir essas infraestruturas ferroviárias. A Comissão decide, pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 1, se se pode considerar que essas infraestruturas ferroviárias não têm importância estratégica em função do comprimento das linhas ferroviárias em questão, do seu nível de utilização e do volume de tráfego potencialmente afetado.

5. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação do artigo 31.º, n.º 5, os veículos explorados ou destinados a ser explorados de e para países terceiros que circulem numa rede cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União.

6. Os Estados-Membros podem determinar períodos e prazos para o calendário de repartição das capacidades diferentes dos referidos no artigo 43.º, n.º 2, no Anexo VI, ponto 2, alínea b), e no Anexo VII, pontos 3, 4 e 5, para os canais horários ferroviários estabelecidos em cooperação com os gestores das infraestruturas de países terceiros em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União.

7. Os Estados-Membros podem decidir publicar o quadro de tarifação e as regras de tarifação aplicáveis especificamente aos serviços internacionais de transporte de mercadorias de e para países terceiros operados em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União com instrumentos e prazos diferentes dos previstos ao abrigo do artigo 29.º, n.º 1, caso tal seja necessário para assegurar uma concorrência leal.

8. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação do capítulo IV as infraestruturas ferroviárias cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União e que liguem estações transfronteiriças de um Estado-Membro ao território de um país terceiro.

9. A presente diretiva não se aplica, com exceção do artigo 6.º, n.ºs 1 e 4, e dos artigos 10.º, 11.º, 12.º e 28.º, às empresas cujas atividades de transporte ferroviário se limitam unicamente à prestação de serviços de transporte por vaivém de veículos rodoviários por túneis submarinos e às operações de transporte de veículos rodoviários em serviços de vaivém por esses túneis.

10. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação do capítulo II, com exceção do artigo 14.º, e do capítulo IV da presente diretiva os serviços ferroviários efetuados em trânsito através da União.

## Artigo 3.º

**Definições**

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Empresa ferroviária», uma empresa de estatuto privado ou público, detentora de uma licença nos termos da presente diretiva, cuja atividade principal consiste na prestação de serviços de transporte de mercadorias e/ou de passageiros por caminho de ferro, desde que a tração seja assegurada pela própria empresa; incluem-se nesta definição as empresas que apenas prestem serviços de tração;
- 2) «Gestor da infraestrutura», uma entidade ou empresa responsável concretamente pela instalação, gestão e manutenção da infraestrutura ferroviária, incluindo a gestão do tráfego e o controlo-comando e sinalização; as funções do gestor da infraestrutura de uma rede, ou de parte de uma rede, podem ser repartidas por diferentes entidades ou empresas;
- 3) «Infraestrutura ferroviária», o conjunto dos elementos referidos no Anexo I;
- 4) «Serviços internacionais de transporte de mercadorias», serviços de transporte em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado-Membro; a composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diferentes secções que a constituem podem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todos os vagões atravessem pelo menos uma fronteira;
- 5) «Serviços internacionais de transporte de passageiros», serviços de transporte de passageiros em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado-Membro e cujo objetivo principal é transportar passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes; a composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diferentes secções que a constituem podem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todas as carruagens atravessem pelo menos uma fronteira;
- 6) «Serviços urbanos e suburbanos», serviços de transporte cujo objetivo principal é dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, incluindo uma aglomeração transfronteiriça, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios;
- 7) «Serviços regionais», serviços de transporte cujo objetivo principal é dar resposta às necessidades de transporte de uma região, incluindo uma região transfronteiriça;
- 8) «Trânsito», a travessia do território da União sem embarque nem desembarque de mercadorias e/ou passageiros;
- 9) «Instalação de serviço», uma instalação, incluindo o terreno, o edifício e o equipamento, especialmente adaptada no todo ou em parte para permitir a prestação de um ou mais serviços a que se refere o Anexo II, pontos 2 a 4;
- 10) «Operador da instalação de serviço», uma entidade pública ou privada responsável pela gestão de uma ou mais instalações de serviço ou pela prestação a empresas ferroviárias de um ou mais serviços a que se refere o Anexo II, pontos 2 a 4;
- 11) «Acordo transfronteiriço», um acordo entre dois ou mais Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e países terceiros, destinado a facilitar a prestação de serviços ferroviários transfronteiriços;
- 12) «Licença», uma autorização concedida por uma autoridade responsável pela concessão das licenças a uma empresa, pela qual se reconhece a sua capacidade para efetuar serviços de transporte ferroviário como empresa ferroviária; esta capacidade pode ser limitada à prestação de tipos específicos de serviços de transporte;
- 13) «Autoridade responsável pela concessão das licenças», o organismo responsável pela concessão das licenças ferroviárias num Estado-Membro;
- 14) «Contrato», um acordo ou, com as necessárias adaptações, um convénio no âmbito de medidas administrativas ou regulamentares;
- 15) «Lucro razoável», uma taxa de remuneração dos capitais próprios que tem em conta o risco, nomeadamente para as receitas, ou a ausência de risco, suportado pelo operador da instalação de serviço, e que é consentânea com a taxa média para o setor em causa nos últimos anos;
- 16) «Repartição», a afetação da capacidade de uma infraestrutura ferroviária pelo gestor da infraestrutura;
- 17) «Candidato», uma empresa ferroviária ou um agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, tais como autoridades competentes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infraestrutura;
- 18) «Infraestrutura congestionada», um elemento da infraestrutura relativamente ao qual a procura de capacidade de infraestrutura não pode ser integralmente satisfeita durante determinados períodos mesmo após a coordenação dos vários pedidos de reserva de capacidade;
- 19) «Plano de reforço da capacidade», uma medida ou uma série de medidas, com um calendário de aplicação, destinadas a remediar as limitações de capacidade que levaram a que um elemento da infraestrutura fosse declarado «infraestrutura congestionada»;

- 20) «Coordenação», o processo através do qual o gestor da infraestrutura e os candidatos procuram resolver situações de conflito entre vários pedidos de capacidade de infraestrutura;
- 21) «Acordo-quadro», um acordo geral juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor da infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior ao período de vigência de um horário de serviço;
- 22) «Capacidade de infraestrutura», a possibilidade de programar canais horários solicitados para um elemento da infraestrutura durante um determinado período;
- 23) «Rede», o conjunto da infraestrutura ferroviária gerida por um gestor de infraestrutura;
- 24) «Especificações da rede», a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as outras informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura;
- 25) «Canal horário», a capacidade de infraestrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos em determinado momento;
- 26) «Horário de serviço», o conjunto de dados que definem todos os movimentos programados de comboios e demais material circulante numa determinada infraestrutura durante o seu período de vigência.

## CAPÍTULO II

### DESENVOLVIMENTO DOS CAMINHOS DE FERRO DA UNIÃO

#### SECÇÃO 1

#### **Independência de gestão**

##### Artigo 4.º

#### **Independência das empresas ferroviárias e do gestor da infraestrutura**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias cuja propriedade seja detida ou controlada direta ou indiretamente pelos Estados-Membros sejam dotadas de um estatuto autónomo em matéria de gestão, administração e controlo administrativo, económico e contabilístico interno por força do qual disponham, nomeadamente, de um património, de um orçamento e de uma contabilidade separados dos do Estado.

2. O gestor da infraestrutura é responsável pela sua própria gestão, administração e controlo interno, no respeito do quadro de tarifação e de repartição e das regras específicas fixados pelos Estados-Membros.

#### Artigo 5.º

#### **Gestão das empresas ferroviárias segundo princípios comerciais**

1. Os Estados-Membros devem permitir que as empresas ferroviárias adaptem as suas atividades ao mercado e as giram sob a responsabilidade dos seus órgãos de direção, a fim de prestarem serviços eficazes e adequados ao menor custo possível em relação à qualidade de serviço exigido.

Independentemente da sua propriedade, as empresas ferroviárias devem ser geridas segundo os princípios aplicáveis às sociedades comerciais. Esta regra aplica-se igualmente no que diz respeito às obrigações de serviço público que lhes forem impostas pelos Estados-Membros e aos contratos de prestação de serviço público que celebrem com as autoridades competentes do Estado.

2. As empresas ferroviárias adotam os seus próprios programas de atividade, incluindo os planos de investimento e de financiamento. Estes programas são concebidos tendo como objetivo o equilíbrio financeiro das empresas e a realização dos demais objetivos de gestão técnica, comercial e financeira; devem, além disso, indicar os meios para alcançar esses objetivos.

3. Tendo em conta as linhas de orientação de política geral estabelecidas por cada Estado-Membro e os planos ou contratos nacionais, eventualmente plurianuais, incluindo os planos de investimento e de financiamento, as empresas ferroviárias podem, nomeadamente:

- a) Definir a sua organização interna, sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 29.º e 39.º;
- b) Controlar a prestação e a comercialização dos serviços e fixar a respetiva tarifação;
- c) Tomar decisões sobre o pessoal, os ativos e as aquisições próprias;
- d) Desenvolver a sua quota de mercado, criar novas tecnologias e novos serviços e adotar técnicas de gestão inovadoras;
- e) Lançar novas atividades em domínios associados à atividade ferroviária.

O presente número não prejudica o disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007.

## SECÇÃO 2

**Separação entre a gestão da infraestrutura e a atividade de transporte e entre os diferentes tipos de atividade de transporte**

## Artigo 6.º

**Separação das contas**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as demonstrações de resultados e os balanços relativos, por um lado, à atividade de prestação de serviços de transporte por empresas ferroviárias e, por outro, à atividade de gestão da infraestrutura ferroviária sejam elaborados e publicados separadamente. O financiamento de uma dessas atividades pelo Estado não pode ser transferido para a outra.

2. Os Estados-Membros podem, além disso, prever que esta separação comporte divisões orgânicas distintas dentro da mesma empresa ou que a gestão da infraestrutura e dos serviços de transporte seja assegurada por entidades distintas.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que as demonstrações de resultados e os balanços relativos à prestação, por um lado, de serviços ferroviários de transporte de mercadorias e, por outro lado, de serviços ferroviários de transporte de passageiros sejam elaborados e publicados separadamente. Os financiamentos públicos concedidos às atividades de prestação de serviços públicos de transporte devem ser apresentados separadamente, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, nas respetivas contas, e não podem ser transferidos para atividades de prestação de outros serviços de transporte ou para quaisquer outras atividades.

4. A contabilidade das diferentes áreas de atividade referidas nos n.ºs 1 e 3 deve ser mantida de forma a permitir verificar o cumprimento da proibição de transferir financiamentos públicos concedidos a uma área de atividade para outra área de atividade.

## Artigo 7.º

**Independência das funções essenciais do gestor da infraestrutura**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as funções essenciais que determinam um acesso equitativo e não discriminatório à infraestrutura sejam atribuídas a entidades ou empresas que não forneçam, elas próprias, serviços de transporte ferroviário. Independentemente das estruturas organizativas, deve ser demonstrado que esse objetivo foi atingido.

As funções essenciais são:

a) Tomada de decisões sobre a atribuição dos canais horários ferroviários, incluindo a definição e avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários ferroviários individuais; e

b) Tomada de decisões sobre a tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, sem prejuízo do artigo 29.º, n.º 1.

Contudo, os Estados-Membros podem atribuir às empresas ferroviárias, ou a qualquer outra entidade, a responsabilidade de contribuir para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, nomeadamente através de investimentos, da manutenção e do financiamento.

2. Se o gestor da infraestrutura não for independente das empresas ferroviárias no plano jurídico, organizativo e decisório, as funções a que se refere o capítulo IV, secções 2 e 3, são desempenhadas, respetivamente, por um organismo de tarifação e por um organismo de repartição independentes das empresas ferroviárias no plano jurídico, organizativo e decisório.

3. As disposições do capítulo IV, secções 2 e 3, respeitantes às funções essenciais do gestor da infraestrutura devem entender-se como sendo aplicáveis ao organismo de tarifação ou ao organismo de repartição, de acordo com as respetivas competências.

## SECÇÃO 3

**Saneamento financeiro**

## Artigo 8.º

**Financiamento do gestor da infraestrutura**

1. Os Estados-Membros devem desenvolver as suas infraestruturas ferroviárias nacionais tendo em conta, se for caso disso, as necessidades globais da União, incluindo a necessidade de cooperação com os países terceiros vizinhos. Para o efeito, devem publicar até ... (\*) uma estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária que responda às necessidades de mobilidade futuras em termos de manutenção, renovação e desenvolvimento da infraestrutura, assente num financiamento sustentável do sistema ferroviário. Essa estratégia deve abarcar um período mínimo de cinco anos e deve ser renovável.

2. Tendo devidamente em conta os artigos 93.º, 107.º e 108.º do Tratado, os Estados-Membros podem também conceder ao gestor da infraestrutura um financiamento proporcional às funções exercidas a que se refere o artigo 3.º, ponto 2, à dimensão da infraestrutura e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir novos investimentos. Os Estados-Membros podem decidir financiar esses investimentos por meios distintos do financiamento direto pelo Estado.

3. No âmbito da política geral traçada pelo Estado-Membro em questão, e tendo em conta a estratégia referida no n.º 1 e o financiamento concedido pelos Estados-Membros referido no n.º 2, o gestor da infraestrutura deve adotar um programa de atividade que inclua planos de investimento e de financiamento. Esse programa deve ser concebido por forma a garantir uma utilização, um fornecimento e um desenvolvimento ótimos e eficazes da infraestrutura, sem deixar de assegurar o equilíbrio

(\*) Dois anos após a entrada em vigor da presente diretiva.

financeiro e de disponibilizar meios para a prossecução desses objetivos. O gestor da infraestrutura deve assegurar que os candidatos conhecidos e os potenciais candidatos que o solicitem tenham acesso às informações relevantes e tenham a oportunidade de exprimir a sua opinião sobre o conteúdo do programa de atividade, no que se refere às condições de acesso e utilização e à natureza, ao fornecimento e ao desenvolvimento da infraestrutura, antes da sua aprovação pelo gestor da infraestrutura.

4. Os Estados-Membros devem assegurar que, em condições normais de atividade e ao longo de um período razoável, que não pode exceder o período de aplicação do contrato a que se refere o artigo 30.º, n.º 2, as contas do gestor da infraestrutura apresentem pelo menos um equilíbrio entre as receitas provenientes das taxas de utilização da infraestrutura, os excedentes provenientes de outras atividades comerciais e o financiamento estatal e privado, incluindo, se for caso disso, os adiantamentos do Estado, por um lado, e as despesas da infraestrutura, nomeadamente renovações e reforços de ativos a longo prazo, por outro.

Sem prejuízo do eventual objetivo a longo prazo de cobertura pelo utilizador dos custos de infraestrutura de todos os modos de transporte com base numa concorrência intermodal equitativa e não discriminatória, sempre que o transporte ferroviário esteja em condições de concorrer com outros modos de transporte, no quadro da tarifação prevista nos artigos 31.º e 32.º, os Estados-Membros podem exigir ao gestor da infraestrutura que equilibre as suas contas sem beneficiar de financiamento estatal.

#### Artigo 9.º

##### **Redução da dívida em condições de transparência**

1. Sem prejuízo das regras da União relativas aos auxílios estatais, e nos termos dos artigos 93.º, 107.º e 108.º do Tratado, os Estados-Membros devem criar mecanismos adequados que ajudem a reduzir o endividamento das empresas ferroviárias públicas ou controladas pelo Estado para um nível que não entrave uma gestão financeira sã e que melhore a sua situação financeira.

2. Para efeitos do n.º 1, os Estados-Membros podem exigir que a contabilidade dessas empresas ferroviárias seja dotada de um serviço distinto de amortização das dívidas.

Podem ser transferidos para o passivo desse serviço todos os empréstimos contraídos pela empresa ferroviária, tanto para o financiamento de investimentos como para a cobertura dos excedentes das despesas de exploração resultantes da atividade de transporte ferroviário ou da gestão da infraestrutura ferroviária, até à completa amortização dos empréstimos. As dívidas provenientes das atividades de filiais não devem ser tidas em conta.

3. Os n.ºs 1 e 2 aplicam-se apenas às dívidas, e respetivos juros, incorridas pelas empresas ferroviárias estatais ou controladas pelo Estado até à data da abertura do mercado para a totalidade ou parte dos serviços de transporte ferroviário no

Estado-Membro em causa e, em qualquer caso, até 15 de março de 2001, ou, no caso dos Estados-Membros cuja adesão à União ocorreu depois dessa data, até à data da respetiva adesão.

#### SECÇÃO 4

##### **Acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários**

#### Artigo 10.º

##### **Condições de acesso à infraestrutura ferroviária**

1. As empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros para fins de exploração de todo o tipo de serviços de transporte ferroviário de mercadorias. Esse direito inclui o acesso às infraestruturas de ligação aos portos marítimos e fluviais e a outras instalações de serviço a que se refere o Anexo III, ponto 2, e às infraestruturas que sirvam ou possam servir mais de um cliente final.

2. As empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros para a exploração de serviços internacionais de transporte de passageiros. Durante um serviço internacional de transporte de passageiros, as empresas ferroviárias podem embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada ao longo do trajeto internacional, nomeadamente em estações situadas no mesmo Estado-Membro. Esse direito inclui o acesso às infraestruturas de ligação das instalações de serviço a que se refere o Anexo III, ponto 2.

3. A pedido das autoridades competentes relevantes ou das empresas ferroviárias interessadas, a entidade ou entidades reguladoras competentes a que se refere o artigo 55.º determinam se o objetivo principal do serviço é o transporte de passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes.

4. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades do grupo de trabalho a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão pode adotar medidas que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos da aplicação do n.º 3 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

#### Artigo 11.º

##### **Limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros**

1. Os Estados-Membros podem limitar o direito de acesso previsto no artigo 10.º nos serviços entre um local de partida e um local de destino que sejam objeto de um ou vários contratos de serviço público conformes com o direito da União. Essa limitação não pode criar restrições ao direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada ao longo do trajeto de um serviço internacional, nomeadamente em estações situadas no mesmo Estado-Membro, salvo se o exercício desse direito comprometer o equilíbrio económico de um contrato de serviço público.

2. Os riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público são determinados pela entidade ou entidades reguladoras relevantes a que se refere o artigo 55.º após uma análise económica objetiva baseada em critérios pré-definidos, a pedido:

- a) Da autoridade ou autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público;
- b) De qualquer outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo;
- c) Do gestor da infraestrutura;
- d) Da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

As autoridades competentes e as empresas ferroviárias que prestam os serviços públicos prestam à entidade ou entidades reguladoras relevantes as informações de que estas possam razoavelmente necessitar para tomar uma decisão. A entidade reguladora analisa as informações prestadas consultando, se necessário, todas as partes relevantes, e informa-as da sua decisão fundamentada num prazo razoável pré-estabelecido que não pode exceder dois meses a contar da data de receção de todas as informações pertinentes.

3. A entidade reguladora fundamenta a sua decisão e especifica o prazo e as condições em que as entidades a seguir indicadas podem requerer a reapreciação da decisão:

- a) A autoridade ou autoridades competentes;
- b) O gestor da infraestrutura;
- c) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público;
- d) A empresa ferroviária que solicita o acesso.

4. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades do grupo de trabalho a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão pode adotar medidas que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos da aplicação dos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

5. Os Estados-Membros podem também limitar o direito de embarque e desembarque de passageiros em estações do mesmo Estado-Membro ao longo do trajeto de um serviço internacional

de passageiros caso tenham sido concedidos direitos exclusivos de transporte de passageiros entre essas estações ao abrigo de um contrato de concessão adjudicado antes de 4 de dezembro de 2007, com base num concurso público justo e aberto à concorrência e em conformidade com os princípios aplicáveis do direito da União. Esta limitação pode continuar a aplicar-se durante a validade inicial do contrato ou durante 15 anos, consoante o período mais curto.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que as decisões a que se referem os n.ºs 1, 2, 3 e 5 sejam submetidas a controlo jurisdicional.

#### Artigo 12.º

#### Taxas aplicáveis às empresas ferroviárias que prestam serviços de passageiros

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 11.º, n.º 2, os Estados-Membros podem autorizar, nas condições fixadas no presente artigo, a autoridade responsável pelos serviços de transporte ferroviário de passageiros a cobrar às empresas ferroviárias que asseguram serviços de passageiros uma taxa aplicável à exploração de ligações da competência dessa autoridade, efetuadas entre duas estações desse Estado-Membro.

Nesse caso, as empresas ferroviárias que asseguram serviços de transporte nacional ou internacional de passageiros estão sujeitas ao pagamento da mesma taxa pela exploração das ligações da competência dessa autoridade.

2. A taxa destina-se a compensar a autoridade pelas obrigações de serviço público no contexto de contratos de serviço público adjudicados nos termos do direito da União. O produto resultante da aplicação dessa taxa, pago a título de compensação, não pode exceder o necessário para cobrir a totalidade ou parte das despesas incorridas devido ao cumprimento das obrigações de serviço público relevantes, tendo em consideração os recibos pertinentes e um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações.

3. A taxa deve ser conforme com o direito da União e respeitar, em particular, os princípios da equidade, da transparência, da não discriminação e da proporcionalidade, nomeadamente entre o preço médio do serviço prestado ao passageiro e o nível da taxa. A totalidade das taxas aplicadas nos termos do presente número não deve pôr em risco a viabilidade económica do serviço de transporte ferroviário de passageiros relativamente ao qual as taxas são cobradas.

4. As autoridades competentes devem conservar as informações necessárias para assegurar a possibilidade de rastrear a origem das taxas e a sua utilização. Os Estados-Membros comunicam essas informações à Comissão.

5. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades do grupo de trabalho a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão pode adotar medidas que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos da aplicação do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

### Artigo 13.º

#### Condições de acesso aos serviços

1. Os gestores da infraestrutura fornecem a todas as empresas ferroviárias, de modo não discriminatório, o pacote mínimo de acesso previsto no Anexo II, ponto 1.

2. Os operadores de instalações de serviço prestam às empresas ferroviárias os serviços referidos no Anexo II, ponto 2, de modo não discriminatório.

3. A fim de garantir a plena transparência e a não discriminação do acesso às instalações de serviço a que se refere o Anexo II, ponto 2, alíneas a), b) c) e f), e a prestação de serviços nessas instalações, se o operador de uma instalação de serviço estiver sob o controlo direto ou indireto de uma entidade ou de uma empresa que também exerçam atividade e detenham uma posição dominante nos mercados de serviços de transporte ferroviário nacionais para os quais a instalação é utilizada, os operadores dessas instalações de serviço devem estar organizados de modo a serem independente dessa entidade ou empresa no plano organizativo e decisório. Essa independência não acarreta a criação de uma entidade ou de uma empresa distintas para as instalações de serviço e pode ser assegurada mediante a organização de divisões distintas dentro de uma empresa única.

Para todas as instalações de serviço referidas no Anexo II, ponto 2, o operador e essa entidade ou empresa devem ter contas separadas, nomeadamente balanços e demonstrações de resultados separados.

Se a exploração da instalação de serviço for assegurada por um gestor da infraestrutura ou se o operador da instalação de serviço estiver sob o controlo direto ou indireto de um gestor da infraestrutura, a conformidade com os requisitos estabelecidos no presente número considera-se demonstrada pelo cumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 7.º.

4. Os pedidos de acesso à instalação de serviço e de prestação de serviços na instalação de serviço apresentados pelas empresas ferroviárias só podem ser indeferidos se existirem alternativas viáveis que permitam a realização do serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa no mesmo itinerário ou em itinerários alternativos em condições economicamente aceitáveis. Isso não deve obrigar o operador da instalação de serviço a fazer investimentos em recursos ou instalações para atender todos os pedidos das empresas ferroviárias.

Caso os pedidos apresentados pelas empresas ferroviárias digam respeito ao acesso a instalações de serviço ou à prestação de serviços em instalações de serviço geridas por um operador de instalações de serviço a que se refere o n.º 3, o operador da instalação de serviço deve justificar as suas eventuais decisões de indeferimento e indicar alternativas viáveis noutras instalações.

5. Em caso de conflito entre os diferentes pedidos, o operador da instalação de serviço a que se refere o Anexo II, ponto 2, deve procurar satisfazer todos os pedidos tanto quanto possível. Se não existir uma alternativa viável e não for possível atender todos os pedidos de capacidade formulados para a instalação em causa com base nas necessidades comprovadas, o candidato pode apresentar uma reclamação à entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º, que deve analisar o caso e, se necessário, tomar medidas para assegurar que uma parte adequada da capacidade seja concedida a esse candidato.

6. Caso uma instalação de serviço a que se refere o Anexo II, ponto 2, tenha estado inativa durante pelo menos três anos consecutivos e tenha havido empresas ferroviárias que tenham manifestado, junto do operador da instalação, interesse em obter acesso a essa instalação com base em necessidades comprovadas, o seu proprietário deve anunciar publicamente a disponibilidade de arrendamento da sua exploração como instalação de serviço ferroviário, na totalidade ou em parte, a menos que o operador dessa instalação de serviço demonstre que está em curso um processo de reconversão que impede a sua utilização por qualquer empresa ferroviária.

7. Caso o operador da instalação de serviço produza algum dos serviços a que se refere o Anexo II, ponto 3, sob a designação de serviços adicionais, deve prestá-lo às empresas ferroviárias que o solicitem, de modo não discriminatório.

8. As empresas ferroviárias podem requerer ao gestor da infraestrutura ou a outros operadores da instalação de serviço, enquanto serviços auxiliares, outros serviços referidos no Anexo II, ponto 4. O operador da instalação de serviço não é obrigado a prestar esses serviços. Caso decida oferecer algum desses serviços a terceiros, o operador da instalação de serviço deve prestá-lo às empresas ferroviárias que o solicitem, de modo não discriminatório.

9. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades do grupo de trabalho a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão pode adotar medidas que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos de acesso aos serviços a prestar nas instalações de serviço a que se refere o Anexo II, pontos 2 a 4. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

## SECÇÃO 5

**Acordos transfronteiriços**

## Artigo 14.º

**Princípios gerais aplicáveis aos acordos transfronteiriços**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as disposições de acordos transfronteiriços não façam discriminações entre empresas ferroviárias nem restrinjam o direito que assiste às empresas ferroviárias de prestar serviços transfronteiriços.

2. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão de quaisquer acordos transfronteiriços até ... (\*), para os acordos celebrados antes dessa data, e antes da sua celebração, para os acordos novos ou revistos entre Estados-Membros. A Comissão deve determinar se esses acordos estão em conformidade com o direito da União no prazo de nove meses a contar da notificação, para os acordos celebrados antes de ... (\*\*), e no prazo de quatro meses a contar da notificação, para os acordos novos ou revistos entre Estados-Membros. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 2.

3. Sem prejuízo da repartição de competências entre a União e os Estados-Membros, e nos termos do direito da União, os Estados-Membros notificam a Comissão da sua intenção de encetar negociações ou de celebrar acordos transfronteiriços novos ou revistos entre Estados-Membros e países terceiros.

4. Se, no prazo de dois meses a contar da receção da notificação de um Estado-Membro da sua intenção de encetar negociações referida no n.º 2, a Comissão concluir que as negociações podem comprometer os objetivos das negociações em curso da União com os países terceiros em causa e/ou levar a um acordo incompatível com o direito da União, deve informar o Estado-Membro em conformidade.

Os Estados-Membros devem manter a Comissão regularmente informada dessas negociações e, se adequado, convidá-la a participar na qualidade de observador.

5. Os Estados-Membros devem ser autorizados a aplicar provisoriamente e/ou a celebrar acordos transfronteiriços novos ou revistos com países terceiros, desde que sejam compatíveis com o direito da União e não comprometam o objeto e a finalidade da política de transportes da União. A Comissão adota essas decisões de autorização. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 2.

## SECÇÃO 6

**Acompanhamento pela comissão**

## Artigo 15.º

**Âmbito do acompanhamento do mercado**

1. A Comissão deve tomar as medidas necessárias para acompanhar a conjuntura técnica e económica e a evolução do mercado dos transportes ferroviários na União.

(\*) Seis meses após a entrada em vigor da presente diretiva.

(\*\*) Data de entrada em vigor da presente diretiva.

2. Neste contexto, a Comissão associa estreitamente aos seus trabalhos representantes dos Estados-Membros e dos setores interessados, a fim de lhes permitir acompanhar melhor o desenvolvimento do setor ferroviário e a evolução do mercado, avaliar o efeito das medidas tomadas e analisar o impacto das medidas previstas pela Comissão.

3. A Comissão deve acompanhar a utilização das redes e a evolução das condições-quadro no setor ferroviário, em especial a tarifação da utilização da infraestrutura, a repartição da capacidade, a evolução dos preços e da qualidade dos serviços de transporte ferroviário, os serviços de transporte ferroviário abrangidos por contratos de serviço público, o licenciamento e o nível de harmonização entre os Estados-Membros.

4. A Comissão deve informar de dois em dois anos o Parlamento Europeu e o Conselho sobre:

a) A evolução do mercado interno dos serviços de transporte ferroviário;

b) As condições-quadro, nomeadamente as respeitantes aos serviços de transporte público ferroviário de passageiros;

c) A situação da rede ferroviária na União;

d) A utilização dos direitos de acesso;

e) Os obstáculos a uma utilização mais eficaz dos serviços ferroviários;

f) As limitações da infraestrutura;

g) As necessidades em termos de legislação.

5. Para efeitos do acompanhamento do mercado pela Comissão, os Estados-Membros devem prestar anualmente à Comissão as informações necessárias sobre a utilização das redes e sobre a evolução das condições-quadro no setor ferroviário.

6. A Comissão pode adotar medidas para assegurar a coerência das obrigações dos Estados-Membros em matéria de apresentação de informações. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

## CAPÍTULO III

## LICENCIAMENTO DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

## SECÇÃO 1

**Autoridade responsável pela concessão das licenças**

## Artigo 16.º

**Autoridade responsável pela concessão das licenças**

Cada Estado-Membro designa uma autoridade responsável pela concessão das licenças e pelo cumprimento das obrigações previstas no presente capítulo.

A autoridade responsável pela concessão das licenças não pode prestar serviços de transporte ferroviário e deve ser independente das empresas ou entidades que os prestem.

## SECÇÃO 2

**Condições de obtenção das licenças**

## Artigo 17.º

**Requisitos gerais**

1. As empresas ferroviárias têm o direito de solicitar uma licença no Estado-Membro em que estão estabelecidas.
2. Os Estados-Membros não podem conceder licenças nem manter a sua validade caso não se encontrem preenchidos os requisitos previstos no presente capítulo.
3. As empresas ferroviárias que preencham os requisitos previstos no presente capítulo têm direito a receber uma licença.
4. As empresas ferroviárias não podem prestar os serviços de transporte ferroviário abrangidos pelo presente capítulo se não dispuserem de uma licença adequada ao tipo de serviços a prestar.

Todavia, essa licença não confere, por si só, o direito de acesso à infraestrutura ferroviária.

5. A Comissão pode adotar medidas que especifiquem o procedimento a seguir para a utilização de um modelo comum de licença e, se for necessário para assegurar uma concorrência leal e eficaz nos mercados de transporte ferroviário, o procedimento a seguir para a aplicação do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

## Artigo 18.º

**Condições de obtenção das licenças**

As empresas que solicitem uma licença devem poder provar às autoridades responsáveis pela concessão de licenças do Estado-Membro em causa, antes do início das suas atividades, que poderão satisfazer em qualquer momento os requisitos de boa

reputação, de capacidade financeira, de competência profissional e de cobertura da sua responsabilidade civil previstos nos artigos 19.º a 22.º.

Para esse efeito, as empresas que solicitem uma licença devem apresentar todas as informações necessárias.

## Artigo 19.º

**Requisitos de boa reputação**

Os Estados-Membros devem definir as condições segundo as quais se consideram satisfeitos os requisitos de boa reputação, a fim de assegurar que as empresas que solicitem uma licença e as pessoas responsáveis pela sua gestão não foram:

- a) Condenadas por infrações penais graves, incluindo infrações de natureza comercial;
- b) Declaradas falidas ou insolventes;
- c) Condenadas por infrações graves previstas em legislação específica aplicável aos transportes;
- d) Condenadas por incumprimento grave ou reiterado das obrigações decorrentes do direito social ou laboral, nomeadamente obrigações decorrentes da legislação de proteção do trabalho, e das obrigações decorrentes da regulamentação aduaneira, no caso de empresas que pretendam efetuar transportes transfronteiriços de mercadorias sujeitos a trâmites aduaneiros.

## Artigo 20.º

**Requisitos de capacidade financeira**

1. Os requisitos de capacidade financeira consideram-se preenchidos se as empresas que solicitem uma licença puderem provar que estão em condições de cumprir as suas obrigações efetivas e potenciais, definidas segundo previsões realistas, por um período de 12 meses.

2. A autoridade responsável pela concessão de licenças deve verificar a capacidade financeira especialmente através das contas anuais das empresas ferroviárias ou, no caso de empresas que solicitem uma licença e que não possam apresentar contas anuais, de um balanço financeiro. As empresas que solicitem uma licença devem apresentar pelo menos as informações constantes do Anexo III.

3. A autoridade responsável pela concessão de licenças não pode considerar que uma empresa que solicite uma licença apresenta a capacidade financeira requerida caso existam atrasos consideráveis ou recorrentes nos pagamentos de impostos ou de contribuições para a segurança social decorrentes da atividade da empresa.

4. A autoridade responsável pela concessão de licenças pode exigir a apresentação de um relatório de auditoria e de documentos adequados elaborados por um banco, por uma caixa de poupança pública, por um revisor oficial de contas ou por um auditor. Esses documentos devem incluir as informações constantes do Anexo III.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 60.º no que se refere a certas alterações ao Anexo III. Assim, o Anexo III pode ser alterado para especificar as informações a apresentar pelas empresas que solicitem uma licença ou para as completar tendo em conta a experiência adquirida pelas autoridades responsáveis pela concessão das licenças ou a evolução do mercado dos transportes ferroviários.

#### Artigo 21.º

##### Requisitos de competência profissional

Os requisitos de competência profissional consideram-se preenchidos se as empresas que solicitem uma licença puderem demonstrar que dispõem ou virão a dispor de uma organização de gestão dotada dos conhecimentos ou da experiência necessários para exercer um controlo de exploração e uma supervisão seguros e eficazes no que se refere ao tipo de operações especificado na licença.

#### Artigo 22.º

##### Requisitos de cobertura da responsabilidade civil

Sem prejuízo das regras da União relativas aos auxílios estatais, e nos termos dos artigos 93.º, 107.º e 108.º do Tratado, as empresas ferroviárias devem subscrever um seguro ou dispor de garantias de cobertura em condições de mercado, em conformidade com a legislação nacional e internacional, da sua responsabilidade civil em caso de acidentes, nomeadamente no que se refere a passageiros, bagagem, carga, correio e terceiros.

#### SECÇÃO 3

##### Validade das licenças

#### Artigo 23.º

##### Âmbito e período de validade

1. As licenças são válidas em todo o território da União.
2. As licenças são válidas enquanto as empresas ferroviárias cumprirem as obrigações previstas no presente capítulo. Contudo, a autoridade responsável pela concessão das licenças pode determinar a realização de revisões periódicas. Se for esse o caso, as revisões são efetuadas pelo menos de cinco em cinco anos.
3. Podem constar das próprias licenças disposições específicas relativas à sua suspensão ou revogação.

#### Artigo 24.º

##### Licenças temporárias, aprovação, suspensão e revogação

1. Caso existam sérias dúvidas quanto ao cumprimento dos requisitos previstos no presente capítulo, nomeadamente dos previstos no artigo 18.º, por parte de uma empresa ferroviária detentora de uma licença, a autoridade responsável pela concessão das licenças pode verificar, em qualquer altura, se essa empresa ferroviária cumpre de facto esses requisitos.

Caso a autoridade responsável pela concessão das licenças verifique que a empresa ferroviária deixou de cumprir os requisitos, suspende ou revoga a licença.

2. Caso a autoridade responsável pela concessão das licenças de um Estado-Membro verifique que existem sérias dúvidas quanto ao cumprimento dos requisitos previstos no presente capítulo por uma empresa ferroviária à qual tenha sido concedida uma licença pela autoridade responsável pela concessão das licenças de outro Estado-Membro, informa sem demora do facto esta última.

3. Não obstante o disposto no n.º 1, caso uma licença seja suspensa ou revogada por incumprimento dos requisitos de capacidade financeira, a autoridade responsável pela concessão das licenças pode conceder uma licença temporária durante a reorganização da empresa ferroviária, desde que a segurança não seja posta em risco. No entanto, essa licença temporária só é válida pelo prazo máximo de seis meses a contar da data da sua concessão.

4. Caso uma empresa ferroviária tenha cessado as suas atividades durante seis meses ou não tenha iniciado as suas atividades durante os seis meses subsequentes à concessão da licença, a autoridade responsável pela concessão das licenças pode decidir que a licença tenha de ser novamente submetida a aprovação, ou seja suspensa.

Em caso de início da atividade, a empresa ferroviária pode solicitar que seja fixado um prazo mais longo, tendo em conta a natureza específica dos serviços a prestar.

5. Caso se verifique uma alteração que afete a situação jurídica de uma empresa ferroviária, especialmente em caso de fusão ou aquisição, a autoridade responsável pela concessão das licenças pode decidir que a licença seja novamente submetida a aprovação. A empresa ferroviária em questão pode prosseguir as suas atividades, a não ser que a autoridade responsável pela concessão das licenças considere que isso põe em risco a segurança. Nesse caso, deve apresentar os fundamentos da sua decisão.

6. Caso uma empresa ferroviária pretenda alterar ou ampliar significativamente as suas atividades, a sua licença deve ser novamente submetida à autoridade responsável pela concessão das licenças para revisão.

7. A autoridade responsável pela concessão das licenças não pode permitir que uma empresa ferroviária que tenha pendente contra si um processo de falência ou um processo similar mantenha a sua licença, se considerar que não existem perspetivas realistas para uma recuperação financeira satisfatória num prazo razoável.

8. Caso a autoridade responsável pela concessão das licenças conceda, suspenda, revogue ou altere uma licença, informa imediatamente a Agência Ferroviária Europeia desse facto. Por sua vez, a Agência Ferroviária Europeia informa sem demora as autoridades responsáveis pela concessão das licenças dos restantes Estados-Membros.

### Artigo 25.º

#### Procedimento de concessão das licenças

1. Os procedimentos de concessão das licenças são publicados pelo Estado-Membro em causa, que informa desse facto a Comissão.

2. A autoridade responsável pela concessão das licenças toma uma decisão sobre os pedidos de licenças o mais rapidamente possível e o mais tardar três meses após lhe terem sido apresentadas todas as informações necessárias, nomeadamente os dados referidos no Anexo III. A autoridade responsável pela concessão das licenças deve ter em conta todas as informações disponíveis. A decisão é comunicada sem demora às empresas que solicitem uma licença. As recusas devem indicar os seus fundamentos.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que as decisões das autoridades responsáveis pela concessão das licenças estejam sujeitas a fiscalização jurisdicional.

#### CAPÍTULO IV

### APLICAÇÃO DE TAXAS DE UTILIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA E REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE DA INFRAESTRUTURA

#### SECÇÃO 1

#### Princípios gerais

#### Artigo 26.º

#### Utilização eficaz da capacidade da infraestrutura

Os Estados-Membros devem assegurar que os regimes de tarifação e de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária respeitem os princípios estabelecidos na presente diretiva, permitindo assim que o gestor da infraestrutura comercialize a capacidade da infraestrutura disponível e a utilize o melhor e mais eficazmente possível.

#### Artigo 27.º

#### Especificações da rede

1. Após consulta às partes interessadas, o gestor da infraestrutura deve elaborar e publicar as especificações da rede, que podem ser obtidas contra pagamento de uma taxa que não pode ser superior ao custo de publicação desse documento. As especificações da rede devem ser publicadas em pelo menos duas línguas oficiais da União. O conteúdo das especificações da rede deve ser disponibilizado gratuitamente, em formato eletrónico, no portal Web do gestor da infraestrutura, e ser acessível através de um portal Web comum. Esse portal Web deve ser criado pelos gestores de infraestrutura no âmbito da sua cooperação nos termos dos artigos 37.º e 40.º.

2. As especificações da rede devem enunciar as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e conter informações que precisem as condições de acesso à infraestrutura ferroviária e às instalações de serviço em causa. As especificações da rede devem também estabelecer as condições de acesso às instalações de serviço ligadas à rede do gestor da infraestrutura e as condições de prestação de serviços nessas

instalações, ou indicar um sítio Web em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico. O conteúdo das especificações da rede consta do Anexo IV.

3. As especificações da rede devem ser mantidas atualizadas e, se necessário, alteradas.

4. As especificações da rede devem ser publicadas o mais tardar quatro meses antes do termo do prazo de apresentação dos pedidos de capacidade de infraestrutura.

#### Artigo 28.º

#### Acordos entre empresas ferroviárias e gestores de infraestruturas

As empresas ferroviárias que efetuem serviços de transporte ferroviário devem celebrar com o gestor da infraestrutura ferroviária utilizada os acordos de direito público ou privado necessários. As condições que regulam esses acordos devem ser não discriminatórias e transparentes, nos termos da presente diretiva.

#### SECÇÃO 2

#### Taxas de utilização da infraestrutura e de serviço

#### Artigo 29.º

#### Fixação, determinação e cobrança de taxas

1. Os Estados-Membros devem definir um quadro para a tarifação que respeite a independência de gestão prevista no artigo 4.º.

Sem prejuízo dessa condição, os Estados-Membros devem estabelecer também regras de tarifação específicas, ou delegar essa competência no gestor da infraestrutura.

Os Estados-Membros devem assegurar que as especificações da rede contenham o quadro e as regras de tarifação ou indiquem um sítio Web onde o quadro e as regras de tarifação se encontrem publicados.

Cabe ao gestor da infraestrutura fixar e cobrar as taxas de utilização da infraestrutura de acordo com o quadro e as regras de tarifação estabelecidos.

Sem prejuízo da independência do gestor da infraestrutura prevista no artigo 4.º, e desde que o direito tenha sido diretamente conferido pelo direito constitucional antes de ... (\*), os parlamentos nacionais podem ter o direito de examinar e, se adequado, rever o nível das taxas fixadas pelo gestor da infraestrutura. Essas revisões devem assegurar que as taxas estejam em conformidade com a presente diretiva e com quadro e as regras de tarifação estabelecidos.

2. Exceto quando forem tomadas disposições específicas ao abrigo do artigo 32.º, n.º 3, o gestor da infraestrutura deve garantir que os princípios em que se baseia o regime de tarifação em vigor sejam os mesmos em toda a rede.

(\*) Dois anos antes da entrada em vigor da presente diretiva.

3. O gestor da infraestrutura deve garantir que o regime de tarifação seja aplicado de modo a que as taxas cobradas às diferentes empresas ferroviárias que prestam serviços equivalentes num segmento análogo de mercado sejam equivalentes e não discriminatórias, e que as taxas efetivamente aplicadas observem o disposto nas regras definidas nas especificações da rede.

4. O gestor da infraestrutura deve respeitar o sigilo comercial das informações que lhe forem prestadas pelos candidatos.

#### Artigo 30.º

##### Custos e contabilidade da infraestrutura

1. Tendo devidamente em conta as exigências de segurança e a preservação e melhoria da qualidade de serviço da infraestrutura, o gestor da infraestrutura deve ser encorajado através de incentivos a reduzir os custos de fornecimento da infraestrutura e o nível das taxas de acesso.

2. Sem prejuízo da sua competência no que se refere ao planeamento e ao financiamento da infraestrutura ferroviária, e do princípio orçamental da anualidade, se aplicável, os Estados-Membros devem assegurar que seja celebrado um contrato que satisfaça os princípios e os parâmetros básicos constantes do Anexo V entre a autoridade competente e o gestor da infraestrutura, válido por um período não inferior a três anos.

Os Estados-Membros devem assegurar que os contratos em vigor em ... (\*) sejam alterados para serem alinhados com a presente diretiva aquando da sua renovação ou, o mais tardar, em ... (\*\*).

3. Os Estados-Membros devem aplicar os incentivos a que se refere o n.º 1 através do contrato a que se refere o n.º 2, através de medidas regulamentares ou através de uma combinação de incentivos destinados a reduzir os custos no contrato e o nível das taxas através de medidas regulamentares.

4. Caso um Estado-Membro decida aplicar os incentivos a que se refere o n.º 1 através de medidas regulamentares, deve fazê-lo com base numa análise das reduções de custos exequíveis. Tal não prejudica a competência da entidade reguladora para rever as taxas a que se refere o artigo 56.º.

5. Os termos do contrato a que se refere o n.º 2 e a estrutura dos pagamentos destinados a assegurar um financiamento ao gestor da infraestrutura devem ser previamente acordados para abranger todo o período contratual.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que os candidatos e, se o solicitarem, os potenciais candidatos sejam informados pela autoridade competente e pelo gestor da infraestrutura, e tenham a oportunidade de exprimir a sua opinião sobre o conteúdo do contrato antes da sua assinatura. O contrato deve ser publicado no prazo de um mês a contar da data da sua celebração.

(\*) Data de entrada em vigor da presente diretiva.

(\*\*) Três anos após a entrada em vigor da presente diretiva.

O gestor da infraestrutura deve assegurar a coerência entre as disposições do contrato e o programa de atividade.

7. O gestor da infraestrutura deve elaborar e manter atualizado um registo dos seus ativos e dos ativos cuja gestão é da sua responsabilidade, que será utilizado para avaliar o financiamento necessário para os reparar ou substituir. O registo deve ser acompanhado de elementos detalhados sobre as despesas com a renovação e modernização da infraestrutura.

8. O gestor da infraestrutura deve definir um método de imputação de custos. Os Estados-Membros podem exigir aprovação prévia. Esse método deve ser adaptado periodicamente com base nas melhores práticas internacionais.

#### Artigo 31.º

##### Princípios de tarifação

1. As taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e das instalações de serviço são pagas ao gestor da infraestrutura e ao operador da instalação de serviço, respetivamente, e utilizadas no financiamento da sua atividade.

2. Os Estados-Membros devem requerer ao gestor da infraestrutura e aos operadores das instalações de serviço que forneçam à entidade reguladora todas as informações necessárias sobre as taxas aplicadas, a fim de permitir que a entidade reguladora desempenhe as suas funções referidas no artigo 56.º. O gestor da infraestrutura e os operadores das instalações de serviço devem, nesse contexto, estar em condições de demonstrar que as taxas de utilização da infraestrutura e de serviço efetivamente faturadas à empresa ferroviária, por força dos artigos 30.º a 37.º, observam a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas previstas nas especificações da rede.

3. Sem prejuízo dos n.ºs 4 ou 5 do presente artigo e do artigo 32.º, as taxas de utilização do pacote mínimo de acesso e do acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço devem corresponder ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário.

Antes de ... (\*\*), a Comissão deve adotar medidas que estabeleçam a metodologia para o cálculo dos custos diretamente suportados resultantes da exploração da composição. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

O gestor da infraestrutura pode decidir adaptar-se gradualmente a esta metodologia durante um período cuja duração não pode exceder cinco anos após ... (\*\*).

4. As taxas de utilização da infraestrutura a que se refere o n.º 3 podem incluir uma componente que reflita a escassez de capacidade da secção identificável da infraestrutura durante os períodos de congestionamento.

(\*\*) Trinta e seis meses após a entrada em vigor da presente diretiva.

5. As taxas de utilização da infraestrutura a que se refere o n.º 3 podem ser alteradas para ter em conta o custo dos efeitos ambientais provocados pela exploração da composição. Qualquer alteração deste tipo deve ser diferenciada em função da magnitude do efeito causado.

Com base na experiência adquirida pelos gestores da infraestrutura, pelas empresas ferroviárias, pelas entidades reguladoras e pelas autoridades competentes, e reconhecendo os regimes existentes sobre diferenciação do ruído, a Comissão pode adotar medidas de execução que estabeleçam as modalidades a seguir para a aplicação da tarifação dos custos dos efeitos do ruído, incluindo a duração da sua aplicação, e que permitam a diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura a fim de ter em conta a vulnerabilidade das zonas afetadas, nomeadamente em termos da dimensão da população afetada e da formação da composição com impacto no nível de emissões sonoras. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

No entanto, a tarifação dos custos ambientais que implique um aumento do montante global das receitas realizadas pelo gestor da infraestrutura só é permitida se essa tarifação for aplicada ao transporte rodoviário de mercadorias nos termos do direito da União.

Se da tarifação dos custos ambientais resultar um aumento da receita, compete aos Estados-Membros decidir da afetação das receitas suplementares.

Os Estados-Membros devem assegurar a conservação das informações necessárias e a possibilidade de rastrear a origem da tarifação dos custos ambientais e a sua aplicação. Os Estados-Membros devem comunicar essas informações à Comissão, a pedido desta.

6. Para evitar flutuações desproporcionadas indesejáveis, as taxas referidas nos n.ºs 3, 4 e 5 podem ser niveladas por um valor médio, calculado com base num leque razoável de serviços ferroviários e de tempos. No entanto, a importância relativa da taxa de utilização da infraestrutura deve estar relacionada com os custos imputáveis aos serviços.

7. A taxa cobrada pelas vias de acesso às instalações de serviço a que se refere o Anexo II, ponto 2, e pela prestação de serviços nessas instalações não pode ser superior ao custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

8. Quando os serviços enumerados no Anexo II, pontos 3 e 4, sob a designação de serviços adicionais e auxiliares, sejam oferecidos por um único prestador, a taxa cobrada pelo serviço não pode exceder o custo da sua prestação, acrescido de um lucro razoável.

9. Podem ser aplicadas taxas pela utilização de capacidade para a manutenção da infraestrutura. Essas taxas não devem exceder a perda líquida de receitas suportada pelo gestor da infraestrutura em resultado das operações de manutenção.

10. O operador de uma instalação que preste os serviços referidos no Anexo II, pontos 2, 3 e 4, deve fornecer ao gestor da infraestrutura as informações relativas às taxas a incluir nas especificações da rede, ou indicar um sítio Web em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico, nos termos do artigo 27.º.

#### Artigo 32.º

##### Exceções aos princípios de tarifação

1. A fim de proceder à plena recuperação dos custos do gestor da infraestrutura, os Estados-Membros podem, se as condições do mercado o permitirem, aplicar sobretaxas adicionais com base em princípios eficazes, transparentes e não discriminatórios, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível, em especial no que se refere aos serviços de transporte ferroviário internacional. O regime de tarifação deve respeitar os aumentos de produção alcançados pelas empresas ferroviárias.

No entanto, o nível das taxas não deve excluir a utilização da infraestrutura por segmentos de mercado que possam pagar pelo menos os custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, acrescidos de uma taxa de rentabilidade suportável pelo mercado.

Antes de aprovar a aplicação dessas sobretaxas, os Estados-Membros devem assegurar que os gestores da infraestrutura avaliem a sua pertinência para segmentos de mercado específicos, analisando pelo menos os pares enumerados no Anexo VI, ponto 1, e adotando os que forem pertinentes. A lista de segmentos de mercado estabelecida pelos gestores da infraestrutura deve conter pelo menos os três segmentos seguintes: serviços de mercadorias, serviços de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público e outros serviços de passageiros.

Os gestores da infraestrutura podem, além disso, distinguir segmentos de mercado em função dos produtos ou dos passageiros transportados.

Os segmentos de mercado que não estejam a ser explorados atualmente pelas empresas ferroviárias mas que possam prestar serviços durante o período de validade do regime de tarifação devem também ser definidos. O gestor da infraestrutura não deve incluir uma sobretaxa no regime de tarifação para esses segmentos de mercado.

A lista de segmentos de mercado deve ser publicada nas especificações da rede e ser revista pelo menos de cinco em cinco anos.

2. No que se refere ao transporte de mercadorias de e para países terceiros realizado numa rede cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União, os gestores da infraestrutura podem estabelecer taxas mais elevadas a fim de obterem a plena recuperação dos custos suportados.

3. No que se refere a projetos de investimento específicos a realizar no futuro ou a projetos de investimento específicos concluídos após 1988, o gestor da infraestrutura pode fixar ou manter taxas mais elevadas com base nos custos a longo prazo desses projetos, se estes aumentarem a eficácia ou a relação custo-eficácia, ou ambas, e se não pudessem ser ou ter sido realizados de outro modo. Essas disposições sobre tarifação podem incluir acordos sobre a partilha dos riscos associados aos novos investimentos.

4. As taxas de infraestrutura podem ser diferenciadas para incentivar o equipamento das composições com o sistema europeu de controlo dos comboios (ETCS) conforme com a versão adotada pela Decisão 2008/386/CE da Comissão <sup>(1)</sup> e versões posteriores.

Na sequência de uma avaliação de impacto, a Comissão pode adotar medidas que estabeleçam as modalidades a seguir para a aplicação da diferenciação das taxas de utilização da infraestrutura, incluindo a duração da sua aplicação. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

5. A fim de evitar discriminações, deve assegurar-se que as taxas médias e marginais para as utilizações equivalentes da infraestrutura de um dado gestor de infraestrutura sejam comparáveis e que, no mesmo segmento de mercado, os serviços comparáveis sejam sujeitos às mesmas taxas. Na medida em que o possa fazer sem violar o segredo comercial, o gestor da infraestrutura deve demonstrar, nas especificações da rede, que o regime de tarifação preenche estes requisitos.

6. Se um gestor de infraestrutura tencionar alterar elementos essenciais do regime de tarifação referido no n.º 1 do presente artigo, deve torná-los públicos pelo menos três meses antes do termo do prazo de publicação das especificações da rede previsto no artigo 27.º, n.º 4.

#### Artigo 33.º

##### Descontos

1. Sem prejuízo dos artigos 101.º, 102.º, 106.º e 107.º do Tratado, e não obstante o princípio dos custos diretos previsto no artigo 31.º, n.º 3, da presente diretiva, os descontos nas taxas aplicadas pelo gestor da infraestrutura a uma empresa ferroviária pela prestação de um serviço devem obedecer aos critérios estabelecidos no presente artigo.

2. Com exceção do n.º 3, os descontos limitam-se à economia real de custos administrativos realizada pelo gestor da

<sup>(1)</sup> Decisão 2008/386/CE da Comissão, de 23 de abril de 2008, que altera o anexo A da Decisão 2006/679/CE sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu convencional, e o anexo A da Decisão 2006/860/CE relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade (JO L 136 de 24.5.2008, p. 11).

infraestrutura. Para determinar o nível de desconto não podem ser tidas em conta as economias de custos já integradas na taxa aplicada.

3. O gestor da infraestrutura pode criar regimes abertos a todos os utilizadores da infraestrutura concedendo, para determinados fluxos de tráfego, descontos temporários destinados a incentivar o desenvolvimento de novos serviços ferroviários, ou descontos que incentivem a utilização de linhas consideravelmente subutilizadas.

4. Os descontos só podem incidir sobre as taxas aplicadas a uma secção específica da infraestrutura.

5. A tipos de serviço semelhantes devem ser aplicados regimes de desconto semelhantes. Os regimes de desconto devem ser aplicados de forma não discriminatória a todas as empresas ferroviárias.

#### Artigo 34.º

##### Regimes de compensação dos custos ambientais, dos custos ligados aos acidentes e dos custos de infraestrutura não cobertos

1. Os Estados-Membros podem criar um regime temporário de compensação pela utilização da infraestrutura ferroviária, dos custos ambientais, dos custos ligados aos acidentes e dos custos de infraestrutura comprovadamente não cobertos nos modos de transporte concorrentes, desde que esses custos excedam os custos equivalentes próprios do caminho de ferro.

2. Caso uma empresa ferroviária que beneficie de uma compensação goze de um direito exclusivo, a compensação deve ser acompanhada de benefícios comparáveis para os utilizadores.

3. A metodologia utilizada e os cálculos efetuados devem ser tornados públicos. Deve ser possível demonstrar, nomeadamente, quais são os custos específicos da infraestrutura de transporte concorrente não cobertos que o transporte ferroviário permite evitar, e assegurar que o regime se aplique às empresas em condições não discriminatórias.

4. Os Estados-Membros devem assegurar a compatibilidade deste regime com os artigos 93.º, 107.º e 108.º do Tratado.

#### Artigo 35.º

##### Regime de melhoria do desempenho

1. Os regimes de tarifação da utilização da infraestrutura devem incentivar as empresas ferroviárias e o gestor da infraestrutura a minimizar as perturbações e a melhorar o desempenho da rede ferroviária através da criação de um regime de melhoria do desempenho. Esse regime pode incluir sanções para atos que perturbem o funcionamento da rede, compensações para as empresas afetadas pelas perturbações e prémios para os desempenhos superiores às previsões.

2. Os princípios essenciais do regime de melhoria do desempenho previstos no Anexo VI, ponto 2, aplicam-se a toda a rede.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 60.º no que diz respeito às alterações ao Anexo VI, ponto 2, alínea c). Assim, o Anexo VI, ponto 2, alínea c), pode ser alterado tendo em conta a evolução do mercado ferroviário e a experiência adquirida pelas entidades reguladoras a que se refere o artigo 55.º, pelos gestores da infraestrutura e pelas empresas ferroviárias. Essas alterações devem adaptar as classes de atrasos às melhores práticas desenvolvidas pelo setor.

#### Artigo 36.º

##### Taxas de reserva de capacidade

O gestor da infraestrutura pode aplicar uma taxa adequada sobre a capacidade atribuída mas não utilizada. Essa taxa constitui um incentivo à utilização eficiente da capacidade. O pagamento dessa taxa é feito pelo candidato ou pela empresa ferroviária nomeada nos termos do artigo 41.º, n.º 1.

O gestor da infraestrutura deve poder informar a todo o momento qualquer parte interessada sobre a capacidade da infraestrutura já atribuída às empresas ferroviárias utilizadoras.

#### Artigo 37.º

##### Cooperação em matéria de regimes de tarifação de várias redes

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os gestores da infraestrutura cooperem para permitir a aplicação eficaz dos regimes de tarifação e se associem para coordenar a tarifação ou para aplicar taxas sobre a exploração de serviços ferroviários que circulem em mais do que uma rede de infraestruturas do sistema ferroviário da União. Os gestores da infraestrutura devem, nomeadamente, procurar garantir a otimização da competitividade dos serviços ferroviários internacionais e assegurar a utilização eficiente das redes ferroviárias. Para esse efeito, devem estabelecer procedimentos adequados que cumpram as regras previstas na presente diretiva.

2. Para efeitos do n.º 1, os Estados-Membros devem assegurar a cooperação entre os gestores das infraestruturas de modo a permitir uma aplicação eficaz das sobretaxas referidas no artigo 32.º e dos regimes de melhoria do desempenho referidos no artigo 35.º para o tráfego que circule em mais do que uma rede do sistema ferroviário da União.

#### SECÇÃO 3

##### Repartição da capacidade de infraestrutura

#### Artigo 38.º

##### Direitos de capacidade

1. A capacidade de infraestrutura é repartida pelo gestor da infraestrutura. A capacidade atribuída a um candidato não pode ser transferida pelo beneficiário para outra empresa ou serviço.

Não são permitidas transações de capacidade de infraestrutura, sob pena de exclusão em novas atribuições de capacidade.

A utilização da capacidade por uma empresa ferroviária quando esta exerça a atividade de um candidato que não seja uma empresa ferroviária não é considerada uma transferência.

2. O direito de utilização de capacidade de infraestrutura específica na forma de um canal horário pode ser concedido aos candidatos por um período máximo correspondente ao período de vigência de um horário de serviço.

O gestor da infraestrutura e um candidato podem celebrar um acordo-quadro, conforme previsto no artigo 42.º, para a utilização da capacidade na infraestrutura ferroviária em causa, de duração superior ao período de vigência de um horário de serviço.

3. Os direitos e obrigações do gestor da infraestrutura e dos candidatos em matéria de repartição da capacidade são definidos em contratos ou na legislação dos Estados-Membros.

4. Caso um candidato tenha a intenção de solicitar capacidade de infraestrutura para explorar um serviço internacional de passageiros, deve informar os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras competentes. A fim de poderem avaliar se o objetivo de um serviço internacional é o transporte de passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes e qual é o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras devem assegurar que todas as autoridades competentes que tenham adjudicado nesse itinerário um serviço de transporte ferroviário de passageiros definido num contrato de serviço público, todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º, e todas as empresas ferroviárias que executam o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte internacional de passageiros sejam informadas.

#### Artigo 39.º

##### Repartição da capacidade

1. Os Estados-Membros podem estabelecer um quadro para a repartição da capacidade de infraestrutura, desde que seja satisfeita a condição de independência de gestão prevista no artigo 4.º. Devem ser fixadas regras específicas de repartição da capacidade. O gestor da infraestrutura deve cumprir os procedimentos de repartição da capacidade e garantir em especial que a capacidade de infraestrutura seja repartida de forma equitativa e não discriminatória e segundo o direito da União.

2. O gestor da infraestrutura deve respeitar o segredo comercial das informações que lhe forem prestadas.

**Artigo 40.º****Cooperação para a repartição da capacidade de infraestrutura de várias redes**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os gestores das infraestruturas cooperem a fim de permitir a criação e a repartição eficientes de capacidade de infraestrutura que envolva mais de uma rede do sistema ferroviário da União, designadamente no âmbito dos acordos-quadro a que se refere o artigo 42.º. Os gestores das infraestruturas devem estabelecer os procedimentos necessários, no respeito das regras da presente diretiva, e organizar em conformidade os canais horários que atravessem mais do que uma rede.

Os Estados-Membros devem assegurar que os representantes dos gestores de infraestruturas cujas decisões em matéria de repartição da capacidade tenham repercussões noutros gestores de infraestruturas se associem a fim de coordenar a repartição ou proceder à repartição de toda a capacidade de infraestrutura em causa a nível internacional, sem prejuízo das regras específicas constantes do direito da União sobre as redes vocacionadas para o transporte ferroviário de mercadorias. Podem ser associados a estes procedimentos representantes adequados dos gestores de infraestruturas de países terceiros.

2. A Comissão deve ser informada e convidada a participar na qualidade de observador nas principais reuniões destinadas a estabelecer princípios e práticas comuns de repartição da capacidade de infraestrutura. As entidades reguladoras devem receber informações suficientes sobre o estabelecimento de princípios e práticas comuns de repartição da capacidade de infraestrutura e sobre os sistemas de repartição assentes nas tecnologias da informação para poderem exercer a sua supervisão regulamentar nos termos do artigo 56.º.

3. Nas reuniões ou noutras atividades destinadas a assegurar a repartição da capacidade de infraestrutura para os serviços ferroviários que utilizem várias redes, as decisões são tomadas apenas pelos representantes dos gestores das infraestruturas.

4. Os participantes na cooperação referida no n.º 1 devem garantir que a lista dos membros, o modo de funcionamento da colaboração e todos os critérios utilizados na avaliação e repartição da capacidade de infraestrutura sejam tornados públicos.

5. No quadro da cooperação referida no n.º 1, os gestores das infraestruturas avaliam as necessidades e, se necessário, propõem e organizam canais horários internacionais que facilitem a exploração de composições de mercadorias sujeitas aos pedidos *ad hoc* referidos no artigo 48.º.

Estes canais horários internacionais pré-estabelecidos devem ser postos à disposição dos candidatos por intermédio de um dos gestores de infraestruturas participantes.

**Artigo 41.º****Candidatos**

1. Os pedidos de capacidade de infraestrutura podem ser apresentados pelos candidatos. A fim de utilizarem essa

capacidade de infraestrutura, os candidatos devem nomear uma empresa ferroviária para celebrar um acordo com o gestor da infraestrutura nos termos do artigo 28.º. Esta disposição não prejudica o direito que assiste aos candidatos de celebrar acordos com gestores da infraestrutura nos termos do artigo 44.º, n.º 1.

2. O gestor da infraestrutura pode impor condições aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da infraestrutura. Essas condições devem ser adequadas, transparentes e não discriminatórias, e devem constar das especificações da rede, tal como referido no Anexo IV, ponto 3, alínea b). Essas condições apenas podem dizer respeito ao fornecimento de uma garantia financeira, que não deve exceder um nível adequado, proporcional ao nível de atividade previsto do candidato e à demonstração da capacidade de apresentação de propostas adequadas para obtenção de capacidade de infraestrutura.

3. Antes de ... (\*), a Comissão adota medidas de execução que especifiquem os critérios a seguir para efeitos da aplicação do n.º 2. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

**Artigo 42.º****Acordos-quadro**

1. Sem prejuízo dos artigos 101.º, 102.º e 106.º do Tratado, pode ser celebrado um acordo-quadro entre o gestor da infraestrutura e um candidato. Esse acordo-quadro deve especificar as características da capacidade de infraestrutura solicitada pelo candidato e da que é oferecida ao candidato por um período superior ao período de vigência de um horário de serviço.

Os acordos-quadro não devem especificar detalhadamente um canal horário, mas devem ser elaborados por forma a responder às necessidades comerciais legítimas do candidato. Os Estados-Membros podem requerer a aprovação prévia desses acordos-quadro à entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º da presente diretiva.

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

3. Os acordos-quadro devem poder ser alterados ou limitados para permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária.

4. Os acordos-quadro podem incluir sanções em caso de alteração ou denúncia do acordo.

5. Os acordos-quadro devem, em princípio, ter uma duração de cinco anos, renovável por períodos iguais à duração inicial. Em casos específicos, o gestor da infraestrutura pode aceitar um período de duração inferior ou superior. Qualquer período superior a cinco anos deve ser justificado pela existência de contratos comerciais, de investimentos específicos ou de riscos.

(\*) Trinta e seis meses após a entrada em vigor da presente diretiva.

6. No caso de serviços que utilizem uma infraestrutura especializada a que se refere o artigo 49.º e que exijam investimentos substanciais de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos-quadro com uma duração de 15 anos. Só em casos excepcionais é possível um período de duração superior a 15 anos, nomeadamente no caso de investimentos substanciais de longo prazo, e especialmente quando estes sejam objeto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.

Nesses casos excepcionais, o acordo-quadro pode definir pormenorizadamente as características da capacidade a fornecer ao candidato durante o período de duração do acordo-quadro. Essas características podem incluir a frequência, o volume e a qualidade dos canais horários. O gestor da infraestrutura pode reduzir a capacidade reservada que, durante um período mínimo de um mês, tenha sido menos utilizada do que a quota-limiar prevista no artigo 52.º.

A partir de 1 de janeiro de 2010, pode ser elaborado um acordo-quadro inicial com uma duração de cinco anos, renovável uma vez, com base nas características da capacidade utilizada pelos candidatos que exploravam os serviços antes de 1 de janeiro de 2010, a fim de ter em conta investimentos especializados ou a existência de contratos comerciais. A entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º é responsável pela autorização da entrada em vigor de tal acordo.

7. No respeito pelo segredo comercial, qualquer parte interessada pode tomar conhecimento das linhas gerais dos acordos-quadro.

8. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades do grupo de trabalho a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão pode adotar medidas que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos da aplicação do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

#### Artigo 43.º

##### Calendário do processo de repartição

1. O gestor da infraestrutura deve respeitar o calendário para o processo de repartição de capacidade estabelecido no Anexo VII.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 60.º no que diz respeito a certas alterações ao Anexo VII. Assim, após consulta de todos os gestores da infraestrutura, o Anexo VII pode ser alterado para ter em conta considerações de caráter operacional do processo de repartição. Essas alterações baseiam-se no que for necessário à luz da experiência adquirida, fim de assegurar que o processo de repartição seja eficiente e reflita as preocupações de caráter operacional dos gestores da infraestrutura.

3. Antes de iniciar o processo de consultas sobre o projeto de horário de serviço, o gestor da infraestrutura deve acordar com os outros gestores de infraestruturas relevantes em causa

os canais horários internacionais a incluir no horário de serviço. Só devem ser feitos ajustamentos em caso de absoluta necessidade.

#### Artigo 44.º

##### Pedidos

1. Os candidatos podem apresentar ao gestor da infraestrutura, no âmbito do direito público ou privado, um pedido de celebração de um acordo para a concessão de direitos de utilização da infraestrutura, em contrapartida de uma taxa prevista no capítulo IV, secção 2.

2. Os pedidos respeitantes ao horário regular de serviço devem respeitar os prazos estabelecidos no Anexo VII.

3. Um candidato que seja parte num acordo-quadro deve apresentar o seu pedido nos termos desse acordo.

4. Para os canais horários que atravessem mais de uma rede, os gestores da infraestrutura devem assegurar que os candidatos possam apresentar o seu pedido num balcão único, que pode ser uma organização conjunta criada pelos gestores das infraestruturas ou um único gestor de infraestrutura interessado no canal horário. Esse gestor de infraestrutura é autorizado a atuar em nome do candidato para obter capacidade junto de outros gestores de infraestruturas relevantes. Este requisito aplica-se sem prejuízo do Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo <sup>(1)</sup>.

#### Artigo 45.º

##### Planificação

1. O gestor da infraestrutura deve satisfazer, na medida do possível, todos os pedidos de capacidade de infraestrutura, nomeadamente os pedidos de canais horários que atravessem mais de uma rede, e deve ter em conta os condicionalismos que afetam os candidatos, nomeadamente as incidências económicas na sua atividade.

2. O gestor da infraestrutura pode dar prioridade a serviços específicos no quadro dos processos de planificação e coordenação, mas unicamente nos termos dos artigos 47.º e 49.º.

3. O gestor da infraestrutura deve consultar as partes interessadas sobre o projeto de horário de serviço e dar-lhes oportunidade de apresentarem as suas observações durante um período de pelo menos um mês. Incluem-se nas partes interessadas todos aqueles que tiverem apresentado pedidos de capacidade de infraestrutura, bem como outras partes que desejem formular observações sobre as incidências do horário de serviço na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário de serviço.

4. O gestor da infraestrutura deve tomar as medidas adequadas para ter em conta as preocupações manifestadas.

<sup>(1)</sup> JO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

## Artigo 46.º

**Processo de coordenação**

1. Caso, durante a planificação a que se refere o artigo 45.º, surjam conflitos entre diferentes pedidos, o gestor da infraestrutura deve esforçar-se por assegurar, através da coordenação dos pedidos, o melhor ajustamento possível de todos eles.

2. Em situações que exijam coordenação, o gestor da infraestrutura tem o direito de propor, dentro de limites razoáveis, uma capacidade de infraestrutura diferente da solicitada.

3. O gestor da infraestrutura deve esforçar-se por resolver eventuais conflitos através de consultas com os candidatos em causa. Essas consultas devem basear-se na divulgação, num prazo razoável, gratuitamente e por escrito ou em formato eletrónico, das seguintes informações:

- a) Os canais horários solicitados por todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;
- b) Os canais horários atribuídos a título preliminar a todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;
- c) Os canais horários alternativos propostos nos itinerários relevantes nos termos do n.º 2;
- d) Os critérios pormenorizados utilizados no processo de repartição de capacidade.

Nos termos do artigo 39.º, n.º 2, estas informações devem ser prestadas sem divulgar a identidade dos outros candidatos, a menos que os candidatos em causa tenham dado o seu acordo a essa divulgação.

4. Os princípios que regulam o processo de coordenação são estabelecidos nas especificações da rede. Esses princípios devem, em especial, refletir a dificuldade da organização de canais horários internacionais e as incidências que qualquer modificação pode ter noutros gestores de infraestruturas.

5. Se houver pedidos de capacidade de infraestrutura que não possam ser satisfeitos sem coordenação, o gestor da infraestrutura deve esforçar-se por atender à totalidade dos pedidos por meio de coordenação.

6. Sem prejuízo dos procedimentos de recurso existentes e do artigo 56.º, nos casos de litígio relativos à repartição da capacidade de infraestrutura, é possível recorrer a um sistema de resolução rápida de litígios. O sistema deve ser descrito nas especificações da rede. Caso se aplique esse sistema, deve chegar-se a uma decisão no prazo de dez dias úteis.

## Artigo 47.º

**Infraestrutura congestionada**

1. Se, após a coordenação dos canais horários pedidos e a consulta dos candidatos, se verificar a impossibilidade de satisfazer adequadamente os pedidos de capacidade de infraestrutura, o gestor da infraestrutura declara imediatamente a secção de infraestrutura em causa como infraestrutura congestionada. Deve adotar-se o mesmo processo relativamente a infraestruturas que irão previsivelmente sofrer de escassez de capacidade num futuro próximo.

2. Caso uma infraestrutura tenha sido declarada congestionada, o gestor da infraestrutura deve proceder a uma análise da capacidade nos termos do artigo 50.º, exceto se já estiver a ser aplicado um plano de reforço da capacidade nos termos do artigo 51.º.

3. Caso as taxas a que se refere o artigo 31.º, n.º 6, não sejam aplicadas ou não produzam resultados satisfatórios e uma infraestrutura tenha sido declarada congestionada, o gestor da infraestrutura pode recorrer a critérios de prioridade para proceder à repartição da capacidade de infraestrutura.

4. Os critérios de prioridade devem ter em conta a importância do serviço para a sociedade em relação a qualquer outro serviço que seja excluído em virtude do primeiro, bem como os efeitos noutros Estados-Membros.

A fim de garantir, neste contexto, o desenvolvimento de serviços de transporte adequados, em especial para satisfazer as exigências de serviço público ou para favorecer o desenvolvimento dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, os Estados-Membros podem adotar as medidas necessárias, em condições não discriminatórias, para que seja dada prioridade a esses serviços na atribuição das capacidades de infraestrutura.

Se for caso disso, os Estados-Membros podem conceder ao gestor da infraestrutura uma compensação correspondente às eventuais perdas de receitas resultantes da necessidade de atribuir uma determinada capacidade a certos serviços em aplicação do segundo parágrafo.

Essas medidas e essa compensação devem ter em conta os efeitos desta exclusão noutros Estados-Membros.

5. Na determinação dos critérios de prioridade, deve ser dada a devida atenção à importância dos serviços de transporte de mercadorias, principalmente os internacionais.

6. Os procedimentos a seguir e os critérios a adotar quando uma infraestrutura esteja congestionada devem constar das especificações da rede.

*Artigo 48.º***Pedidos ad hoc**

1. O gestor da infraestrutura deve dar resposta, o mais rapidamente possível e num prazo nunca superior a cinco dias úteis, aos pedidos *ad hoc* relativos a canais horários. As informações prestadas sobre a capacidade de reserva utilizável devem ser disponibilizadas a todos os candidatos que possam desejar utilizar essa capacidade.

2. O gestor da infraestrutura deve proceder, sempre que necessário, a uma avaliação da necessidade de manter no horário definitivo de serviço uma reserva de capacidade que lhe permita responder rapidamente aos pedidos *ad hoc* de capacidade previsíveis. A presente disposição aplica-se igualmente no caso de infraestruturas congestionadas.

*Artigo 49.º***Infraestruturas especializadas**

1. Sem prejuízo do n.º 2, a capacidade de infraestrutura é considerada disponível para utilização por todos os tipos de serviço compatíveis com as características necessárias para utilização do canal horário.

2. Quando existam itinerários alternativos adequados, o gestor da infraestrutura pode, após consulta das partes interessadas, designar uma infraestrutura específica para utilização por determinados tipos de tráfego. Sem prejuízo dos artigos 101.º, 102.º e 106.º do Tratado, se essa designação tiver sido efetuada, o gestor da infraestrutura pode dar prioridade a esses tipos de tráfego aquando da repartição de capacidade de infraestrutura.

Essa designação não deve inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros tipos de tráfego, caso exista capacidade disponível.

3. Se uma infraestrutura tiver sido designada em aplicação do n.º 2, é feita menção desse facto nas especificações da rede.

*Artigo 50.º***Análise de capacidade**

1. O objetivo da análise de capacidade é determinar os condicionalismos de capacidade da infraestrutura que impedem a satisfação adequada dos pedidos de capacidade e sugerir métodos que viabilizem a satisfação de pedidos adicionais. A análise de capacidade deve identificar as causas dos congestionamentos e as medidas que podem ser tomadas a curto e médio prazo para os atenuar.

2. A análise de capacidade deve contemplar a infraestrutura, os procedimentos de operação, a natureza dos diferentes serviços explorados e o reflexo de todos estes fatores na capacidade de infraestrutura. As medidas a ponderar devem incluir, em especial, a alteração de itinerários, a reprogramação dos horários dos serviços, as alterações da velocidade e as beneficiações na infraestrutura.

3. A análise de capacidade deve estar concluída no prazo de seis meses após a infraestrutura ter sido identificada como infraestrutura congestionada.

*Artigo 51.º***Plano de reforço da capacidade**

1. No prazo de seis meses a contar da conclusão de uma análise de capacidade, o gestor da infraestrutura deve apresentar um plano de reforço da capacidade.

2. O plano de reforço da capacidade deve ser elaborado após consulta aos utilizadores da infraestrutura congestionada.

O plano deve identificar:

- a) As causas do congestionamento;
- b) A evolução provável do tráfego;
- c) Os condicionalismos do desenvolvimento da infraestrutura;
- d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo prováveis alterações das taxas de acesso.

Com base numa análise custo-benefício das eventuais medidas identificadas, o plano deve determinar igualmente as medidas a tomar para reforçar a capacidade de infraestrutura, incluindo um calendário de execução das medidas.

O plano pode ser sujeito à aprovação prévia do Estado-Membro.

3. O gestor da infraestrutura deve cessar a aplicação das taxas à infraestrutura em causa nos termos do artigo 31.º, n.º 4, caso:

- a) Não apresente um plano de reforço da capacidade; ou
- b) Não obtenha progressos nas medidas identificadas no plano de reforço da capacidade.

Todavia, o gestor da infraestrutura pode, mediante aprovação da entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º, continuar a aplicar as taxas se:

- a) O plano de reforço da capacidade não puder ser realizado por circunstâncias que escapem ao seu controlo; ou
- b) As opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

*Artigo 52.º***Utilização dos canais horários**

1. O gestor da infraestrutura deve incluir, nas especificações da rede, as condições em que terá em conta os níveis anteriores de utilização dos canais horários ao determinar prioridades para o processo de repartição.

2. No que se refere às infraestruturas congestionadas, o gestor da infraestrutura deve exigir a retrocessão dos canais horários que, durante pelo menos um mês, tenham sido menos utilizados do que a quota-limiar prevista nas especificações da rede, exceto se tal tiver sido provocado por razões não económicas que escapem ao controlo dos candidatos.

*Artigo 53.º***Capacidade de infraestrutura para operações de manutenção**

1. Os pedidos de capacidade de infraestrutura para a realização de operações de manutenção são apresentados durante o processo de planificação.

2. O gestor da infraestrutura deve ter devidamente em conta as incidências da reserva de capacidade de infraestrutura para operações de manutenção planificadas da via férrea nas atividades dos candidatos.

3. O gestor da infraestrutura deve informar as partes interessadas logo que possível da indisponibilidade da capacidade de infraestrutura devido a operações de manutenção não planificadas.

*Artigo 54.º***Medidas especiais em caso de perturbações**

1. Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor da infraestrutura deve tomar todas as medidas necessárias para reverter a situação à normalidade. Para esse efeito, deve elaborar um plano de emergência que incluirá uma lista dos diversos organismos a informar em caso de incidentes graves ou de perturbações graves da circulação ferroviária.

2. Em caso de emergência e de absoluta necessidade motivada por falhas que tornem a infraestrutura temporariamente inutilizável, os canais horários atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso durante o tempo necessário para a reparação do sistema.

Caso o considere necessário, o gestor da infraestrutura pode exigir que as empresas ferroviárias coloquem à sua disposição os recursos mais adequados, no seu entender, para reverter a situação à normalidade o mais rapidamente possível.

3. Os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias tomem parte na execução e na fiscalização do seu próprio cumprimento das normas e regras de segurança.

## SECÇÃO 4

**Entidade reguladora***Artigo 55.º***Entidade reguladora**

1. Os Estados-Membros devem criar uma entidade reguladora única, a nível nacional, para o setor ferroviário. Sem prejuízo do n.º 2, esta entidade deve ser uma autoridade autónoma, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, de qualquer outra entidade privada ou pública. Deve ainda ser independente, a nível de organização, das decisões de financiamento e a nível jurídico e decisório, de qualquer gestor de infraestrutura, organismo de tarifação, organismo de repartição ou candidato. Deve ser também funcionalmente independente de qualquer autoridade competente envolvida na adjudicação de contratos de serviço público.

2. Os Estados-Membros podem criar entidades reguladoras competentes para vários setores regulados, desde que essas entidades reguladoras integradas cumpram os requisitos de independência constantes do n.º 1. A entidade reguladora do setor ferroviário pode também ser associada, em termos organizativos, à autoridade nacional responsável pela concorrência a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 101.º e 102.º do Tratado<sup>(1)</sup>, à autoridade responsável pela segurança criada ao abrigo da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade<sup>(2)</sup>, ou à autoridade responsável pela concessão das licenças a que se refere o capítulo III da presente diretiva, se o organismo conjunto satisfizer os requisitos de independência estabelecidos no n.º 1.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que a entidade reguladora seja dotada de pessoal e gerida de forma a garantir a sua independência. Devem assegurar, nomeadamente, que as pessoas responsáveis pelas decisões a tomar pela entidade reguladora nos termos do artigo 56.º, nomeadamente os membros do seu Conselho Executivo, se aplicável, ajam com independência em relação a interesses de mercado relacionados com o setor ferroviário, pelo que não devem manter nenhuma relação de interesses ou de negócios com empresas ou entidades reguladas, e não solicitem nem recebam instruções de governos ou de outras entidades públicas ou privadas no desempenho das suas funções de entidade reguladora.

As pessoas responsáveis pelas decisões a tomar pela entidade reguladora nos termos do artigo 56.º têm plenos poderes em matéria de recrutamento e gestão dos efetivos da entidade reguladora.

<sup>(1)</sup> JO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Nota editorial: o título do Regulamento (CE) n.º 1/2003 foi adaptado para ter em conta a renumeração dos artigos do Tratado que institui a Comunidade Europeia, de acordo com o artigo 5.º do Tratado de Lisboa; a referência original era aos artigos 81.º e 82.º do Tratado.

<sup>(2)</sup> JO L 164 de 30.4.2004, p. 29.

## Artigo 56.º

**Funções da entidade reguladora**

1. Sem prejuízo do artigo 46.º, n.º 6, todos os candidatos têm o direito de recorrer para a entidade reguladora caso considerem ter sido tratados de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesados, nomeadamente de decisões tomadas pelo gestor da infraestrutura ou, se for esse o caso, pela empresa ferroviária ou pelo operador da instalação de serviço no que se refere:

- a) Às especificações da rede nas suas versões provisória e final;
- b) Aos critérios estabelecidos nessas especificações;
- c) Ao processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;
- d) Ao regime de tarifação;
- e) Ao nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que as empresas pagam ou possam vir a pagar;
- f) Às disposições relativas ao acesso, nos termos dos artigos 10.º, 11.º e 12.º;
- g) Ao acesso aos serviços e à sua tarifação, nos termos do artigo 13.º.

2. Sem prejuízo da competência das autoridades nacionais responsáveis por assegurar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários, a entidade reguladora é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários e controlar, em especial, o n.º 1, alíneas a) a g), por sua própria iniciativa, a fim de prevenir a discriminação de candidatos. A entidade reguladora verifica, em especial, se as especificações da rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor da infraestrutura poderes discricionários que possam ser usados para discriminar candidatos.

3. Os Estados-Membros podem decidir que cabe à entidade reguladora dar pareceres não vinculativos sobre as versões provisórias do programa de atividade a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, sobre o contrato e sobre o plano de reforço da capacidade a fim de indicar, nomeadamente, se esses instrumentos são coerentes com a situação concorrencial nos mercados de serviços ferroviários.

4. A entidade reguladora deve ter a capacidade organizativa necessária para desempenhar as suas funções.

5. A entidade reguladora deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor da infraestrutura cumpram o disposto no capítulo IV, secção 2, e não sejam discriminatórias. A negociação do nível das taxas de utilização da infraestrutura entre os candidatos e o gestor da infraestrutura só é permitida se for efetuada

sob a supervisão da entidade reguladora. A entidade reguladora deve intervir caso as negociações possam ser contrárias ao disposto no presente capítulo.

6. A entidade reguladora é competente para requerer as informações que considere relevantes ao gestor da infraestrutura, aos candidatos ou a terceiros interessados no Estado-Membro em causa.

As informações requeridas devem ser prestadas rapidamente. A entidade reguladora deve ter poderes para fazer executar esses pedidos mediante a aplicação de sanções adequadas, incluindo coimas. As informações a prestar à entidade reguladora devem incluir todos os dados por ela requeridos no âmbito das suas funções de órgão de recurso e de acompanhamento da concorrência nos mercados de serviços ferroviários nos termos do n.º 2. No que precede incluem-se os dados necessários para efeitos estatísticos e de observação do mercado.

7. Cabe à entidade reguladora decidir de eventuais queixas e tomar medidas para resolver a situação no prazo máximo de dois meses a contar da data de receção de todas as informações. Sem prejuízo da competência das autoridades nacionais da concorrência para assegurar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários, a entidade reguladora deve, se for caso disso, decidir por sua própria iniciativa das medidas adequadas para corrigir situações indesejáveis nestes mercados, nomeadamente no que respeita ao n.º 1, alíneas a) a g).

As decisões da entidade reguladora são vinculativas para todas as partes a que dizem respeito e não estão sujeitas ao controlo de outras instâncias administrativas. A entidade reguladora deve ter poderes para fazer executar as suas decisões mediante a aplicação de sanções adequadas, incluindo coimas.

Em caso de recurso de uma decisão de recusa de concessão de capacidade de infraestrutura ou referente às condições de uma oferta de capacidade, a entidade reguladora deve confirmar a decisão do gestor da infraestrutura ou determinar a alteração dessa decisão de acordo com as diretrizes por si traçadas.

8. Os Estados-Membros devem garantir que as decisões tomadas pela entidade reguladora sejam sujeitas a fiscalização jurisdicional. O recurso só pode ter efeito suspensivo sobre a decisão da entidade reguladora se o efeito imediato da decisão da entidade reguladora for suscetível de causar prejuízos irreparáveis ou manifestamente excessivos ao requerente. Esta disposição não prejudica as competências conferidas pelo direito constitucional ao tribunal que conhece do recurso, se for caso disso.

9. Os Estados-Membros devem assegurar a publicação das decisões tomadas pela entidade reguladora.

10. A entidade reguladora é competente para efetuar ou mandar efetuar auditorias ao gestor da infraestrutura, aos operadores de instalações de serviço e, se for caso disso, às empresas ferroviárias, a fim de verificar o cumprimento das disposições relativas à separação das contas estabelecidas no artigo 6.º. Neste contexto, a entidade reguladora tem o direito de solicitar

todas as informações pertinentes. Mais especialmente, a entidade reguladora é competente para exigir que o gestor da infraestrutura, os operadores de instalações de serviço e todas as empresas ou outras entidades que efetuam ou integram diferentes tipos de transporte ferroviário ou de gestão da infraestrutura, conforme referido no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 13.º, apresentem, na totalidade ou em parte, as informações contabilísticas enumeradas no Anexo VIII com o grau de detalhe suficiente considerado necessário e proporcionado.

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

11. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 60.º no que diz respeito a certas alterações ao Anexo VIII. Assim, o Anexo VIII pode ser alterado para ser adaptado à evolução das práticas contabilísticas e de supervisão e/ou para ser completado com elementos adicionais necessários à verificação da separação das contas.

#### Artigo 57.º

##### Cooperação entre as entidades reguladoras

1. As entidades reguladoras devem trocar informações sobre os seus princípios de trabalho e de tomada de decisões, e sobre a sua prática, e devem cooperar para coordenar os seus processos decisórios em toda a União. Para o efeito, devem participar e trabalhar em conjunto num grupo de trabalho que se reúna periodicamente. Para assegurar uma cooperação ativa entre as entidades reguladoras pertinentes, a Comissão deve apoiá-las nessa função.

2. As entidades reguladoras devem colaborar estreitamente entre si, nomeadamente através de protocolos de cooperação, para efeitos de assistência mútua nas suas funções de acompanhamento do mercado, de tratamento de queixas e de realização de inquéritos.

3. Em caso de queixas ou de inquéritos de iniciativa própria sobre questões de acesso ou de tarifação respeitantes a canais horários internacionais, bem como no quadro do acompanhamento da concorrência no mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário, a entidade reguladora em causa deve consultar as entidades reguladoras de todos os outros Estados-Membros a que o canal horário internacional em causa diga respeito e solicitar-lhes todas as informações necessárias antes de tomar a sua decisão.

4. As entidades reguladoras consultadas nos termos do n.º 3 devem prestar todas as informações que elas próprias têm o direito de solicitar ao abrigo da legislação nacional. Essas informações só podem ser utilizadas para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos referidos no n.º 3.

5. A entidade reguladora que recebe as queixas ou que realiza os inquéritos por iniciativa própria deve enviar as informações pertinentes à entidade reguladora responsável para que esta possa tomar medidas relativamente às partes em causa.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que os representantes associados dos gestores de infraestruturas referidos no artigo 40.º, n.º 1, prestem sem demora todas as informações necessárias para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos referidos no n.º 3 do presente artigo solicitadas pela entidade reguladora do Estado-Membro em que o representante associado se encontra estabelecido. Essa entidade reguladora tem o direito de enviar as informações relativas ao canal horário internacional em causa às entidades reguladoras referidas no n.º 3.

7. As entidades reguladoras devem definir os princípios e as práticas comuns de tomada das decisões para as quais sejam competentes ao abrigo da presente diretiva. Com base na experiência das entidades reguladoras e nas atividades do grupo de trabalho a que se refere o n.º 1, e se for necessário para assegurar uma cooperação eficaz entre as entidades reguladoras, a Comissão pode adotar medidas que definam esses princípios e práticas comuns. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

8. As entidades reguladoras devem examinar as decisões e as práticas das associações de gestores de infraestrutura a que se referem os artigos 37.º e 40.º, n.º 1, que dão execução a disposições da presente diretiva ou de outro modo facilitam o transporte internacional ferroviário.

#### CAPÍTULO V

##### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 58.º

##### Regras de contratação pública

As disposições da presente diretiva não prejudicam o disposto na Diretiva 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 setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais<sup>(1)</sup>.

#### Artigo 59.º

##### Derrogações

1. Até 15 de março de 2013, a Irlanda, enquanto Estado-Membro insular com ligação ferroviária apenas a outro Estado-Membro, e o Reino Unido, no que se refere à Irlanda do Norte, na mesma base:

a) Não estão obrigados a atribuir a uma entidade independente as funções essenciais que determinam um acesso equitativo e não discriminatório à infraestrutura, conforme previsto

<sup>(1)</sup> JO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

no artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, na medida em que esse artigo exige que os Estados-Membros criem entidades independentes para a execução das funções referidas no artigo 7.º, n.º 2;

b) Não estão obrigados a satisfazer os requisitos estabelecidos no artigo 27.º, no artigo 29.º, n.º 2, nos artigos 38.º, 39.º e 42.º, no artigo 46.º, n.ºs 4 e 6, no artigo 47.º, no artigo 49.º, n.º 3, e nos artigos 50.º a 53.º, 55.º e 56.º, desde que, se tal for solicitado por escrito por uma empresa ferroviária, as decisões em matéria de repartição da capacidade da infraestrutura ou de tarifação possam ser objeto de recurso para um organismo independente, que delibera no prazo de dois meses a contar da apresentação de todas as informações relevantes e cuja decisão está sujeita a fiscalização jurisdicional.

2. Caso mais de uma empresa ferroviária à qual tenha sido concedida uma licença nos termos do artigo 17.º ou, no caso da Irlanda e da Irlanda do Norte, uma empresa ferroviária que tenha obtido essa licença noutro lado, apresentem um pedido oficial para prestar serviços ferroviários concorrentes na, para ou a partir da Irlanda ou da Irlanda do Norte, a decisão sobre a continuação da aplicação desta derrogação é adotada pelo procedimento de consulta a que se refere o artigo 62.º, n.º 2.

As derrogações a que se refere o n.º 1 não se aplicam no caso de uma empresa ferroviária que preste serviços de transporte ferroviário na Irlanda ou na Irlanda do Norte apresentar um pedido oficial para prestar serviços ferroviários no, para ou a partir do território de outro Estado-Membro, com exceção da Irlanda, em relação a empresas ferroviárias que operam na Irlanda do Norte, e do Reino Unido, em relação a empresas ferroviárias que operam na Irlanda.

No prazo de um ano a contar da data de receção da decisão a que se refere o primeiro parágrafo do presente número ou da notificação do pedido oficial a que se refere o segundo parágrafo do presente número, o Estado ou Estados-Membros em causa (a Irlanda ou o Reino Unido, no que se refere à Irlanda do Norte) adotam a legislação necessária à aplicação dos artigos a que se refere o n.º 1.

3. As derrogações a que se refere o n.º 1 podem ser renovadas por períodos não superiores a cinco anos. O mais tardar 12 meses antes do termo da derrogação, um Estado-Membro que dela beneficie pode requerer a renovação da derrogação à Comissão. Tal pedido deve ser fundamentado. A Comissão deve analisar o pedido e adotar uma decisão pelo procedimento de consulta a que se refere o artigo 62.º, n.º 2. Esse procedimento aplica-se a qualquer decisão relativa ao pedido.

Ao adotar a sua decisão, a Comissão toma em consideração a evolução da situação geopolítica e a evolução do mercado dos transportes ferroviários no, para e a partir do Estado-Membro que pediu a renovação da derrogação.

## Artigo 60.º

### Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 20.º, no artigo 35.º, n.º 3, no artigo 43.º, n.º 2, e no artigo 56.º, n.º 11, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de ... (\*). A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 20.º, no artigo 35.º, n.º 3, no artigo 43.º, n.º 2, e no artigo 56.º, n.º 11, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 20.º, do artigo 35.º, n.º 3, do artigo 43.º, n.º 2, e do artigo 56.º, n.º 11, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da sua notificação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

## Artigo 61.º

### Medidas de aplicação

A pedido de um Estado-Membro ou por iniciativa própria, a Comissão analisa as medidas específicas adotadas pelas autoridades nacionais relacionadas com a aplicação da presente diretiva no que se refere às condições de acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários, à concessão de licenças às empresas ferroviárias, à tarifação da utilização da infraestrutura e à repartição da capacidade no prazo de 12 meses a contar da adoção dessas medidas. No prazo de quatro meses a contar da receção desse pedido, a Comissão decide, pelo procedimento a que se refere o artigo 62.º, n.º 2, se a medida em causa pode continuar a ser aplicada.

(\* ) Data de entrada em vigor da presente diretiva.

*Artigo 62.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução.

*Artigo 63.º***Relatório**

Até 31 de dezembro de 2012, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório sobre a aplicação das disposições do capítulo II.

Este relatório deve examinar também a evolução do mercado, incluindo o estado de adiantamento da preparação para uma maior abertura do mercado dos serviços de transporte ferroviário. No seu relatório, a Comissão deve examinar também os diferentes modelos de organização deste mercado e o impacto da presente diretiva nos contratos de serviço público e no seu financiamento. Ao fazê-lo, a Comissão deve ter em conta a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e as diferenças intrínsecas existentes entre os Estados-Membros (densidade das redes, número de passageiros, distância média dos percursos). No seu relatório, a Comissão deve, se necessário, propor medidas legislativas complementares destinadas a facilitar a realização desta abertura, e deve examinar o impacto de tais medidas.

*Artigo 64.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva, nomeadamente no que se refere ao seu cumprimento pelas empresas, pelos operadores, pelos candidatos, pelas autoridades e por outras entidades em causa, até ... (\*). Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Incluir igualmente uma declaração segundo a qual as remissões constantes de disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor para as diretivas revogadas pela presente diretiva

se entendem como remissões para a presente diretiva. As modalidades daquela referência e desta declaração são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente diretiva.

O artigo 55.º, n.º 1, é aplicável a partir de ... (\*\*).

As obrigações de transposição e aplicação dos capítulos II e IV da presente diretiva não se aplicam a Chipre e Malta enquanto estes países não dispuserem de um sistema ferroviário no seu território.

*Artigo 65.º***Revogações**

As Diretivas 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE, com a redação que lhes foi dada pelas diretivas enumeradas no Anexo IX, parte A, são revogadas com efeitos a partir de ... (\*\*), sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição das diretivas para o direito nacional, constantes do Anexo IX, parte B.

As remissões para as diretivas revogadas devem entender-se como remissões para a presente diretiva e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do Anexo X.

*Artigo 66.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 67.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ...,

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

...

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

...

(\*) Trinta e seis meses após a entrada em vigor da presente diretiva.

(\*\*) Sessenta meses após a entrada em vigor da presente diretiva.

(\*\*\*) Data de entrada em vigor da presente diretiva.

## ANEXO I

**LISTA DOS ELEMENTOS DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA**

A infraestrutura ferroviária é composta pelos seguintes elementos, desde que façam parte das vias principais e de serviço, com exceção das situadas no interior das oficinas de reparação do material e dos depósitos ou resguardos das unidades de tração, assim como dos ramais particulares:

- terrenos;
- estrutura e plataforma da via, nomeadamente aterros, trincheiras, drenos, valas, valetas de alvenaria, aquedutos, muros de revestimento, plantações para proteção dos taludes, etc.; cais de passageiros e de mercadorias, nomeadamente nas estações de passageiros e nos terminais de mercadorias; bermas e pistas; muros de vedação, sebes vivas, paliçadas; faixas protetoras contra o fogo; dispositivos para aquecimento das agulhas; anteparos contra a neve;
- obras de arte: pontes, pontões e outras passagens superiores, túneis, valas cobertas e outras passagens inferiores; muros de suporte e obras de proteção contra avalanches, queda de pedras, etc.;
- passagens de nível, incluindo as instalações destinadas a garantir a segurança da circulação rodoviária;
- superestrutura, nomeadamente: carris, carris de gola e contracarris; travessas e longarinas, pequenas peças de ligação; balastro, incluindo gravilha e areia; aparelhos de via; placas giratórias e carros transbordadores (com exceção dos exclusivamente reservados às unidades de tração);
- pátios das estações de passageiros e mercadorias, incluindo os acessos por estrada;
- instalações de segurança, sinalização e telecomunicações das vias propriamente ditas, das estações e das triagens, incluindo instalações de produção, transformação e distribuição da corrente elétrica para sinalização e telecomunicações; edifícios afetos às referidas instalações; freios de via;
- instalações de iluminação destinadas a assegurar a circulação dos veículos e a respetiva segurança;
- instalações de transformação e de transporte da corrente elétrica para a tração dos comboios: subestações, linhas de alimentação entre as subestações e os fios de contacto, catenárias e suportes; carril de transmissão (terceiro carril) e seus suportes;
- edifícios afetos ao serviço das infraestruturas, incluindo a parte relativa às instalações de cobrança dos bilhetes de transporte.

---

## ANEXO II

**SERVIÇOS A PRESTAR ÀS EMPRESAS FERROVIÁRIAS**

(referido no artigo 13.º)

1. O pacote mínimo de acesso inclui:
    - a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;
    - b) O direito de utilização da capacidade concedida;
    - c) A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;
    - d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;
    - e) A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis;
    - f) Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concedida.
  2. Deve ser facultado acesso, nomeadamente vias de acesso, às seguintes instalações de serviço, se existirem, e aos serviços prestados nessas instalações:
    - a) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações, incluindo visualização de informações de viagem e local para serviços de bilhética;
    - b) Terminais de mercadorias;
    - c) Estações de triagem e instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra;
    - d) Feixes de resguardo;
    - e) Instalações de manutenção, com exceção de serviços pesados de manutenção prestados em instalações de manutenção dedicadas exclusivamente a tipos específicos de material circulante, e outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem;
    - f) Instalações portuárias marítimas e fluviais ligadas a atividades ferroviárias;
    - g) Meios de socorro;
    - h) Instalações de reabastecimento de combustível e aprovisionamento de combustível nessas instalações, cujas taxas devem ser indicadas na fatura separadamente.
  3. Os serviços adicionais podem incluir:
    - a) O fornecimento de energia elétrica para tração, cujas taxas devem ser indicadas na fatura separadamente das taxas de utilização dos meios de alimentação elétrica;
    - b) O pré-aquecimento dos comboios de passageiros;
    - c) Contratos personalizados para:
      - controlo do transporte de mercadorias perigosas,
      - assistência na operação de comboios especiais.
  4. Os serviços auxiliares podem incluir:
    - a) O acesso à rede de telecomunicações;
    - b) O fornecimento de informações suplementares;
    - c) A inspeção técnica do material circulante;
    - d) Serviços de bilhética nas estações de passageiros;
    - e) Serviços pesados de manutenção prestados em instalações de manutenção dedicadas exclusivamente a tipos específicos de material circulante.
-

## ANEXO III

**CAPACIDADE FINANCEIRA**

(referido no artigo 20.º)

As informações a prestar pelas empresas que solicitem uma licença nos termos do artigo 20.º abrangem os seguintes aspetos:

- a) Recursos financeiros disponíveis, incluindo depósitos bancários, adiantamentos concedidos sobre contas correntes e empréstimos;
  - b) Fundos e elementos do ativo mobilizáveis a título de garantia;
  - c) Capital de exploração;
  - d) Custos relevantes, incluindo os custos de aquisição e os sinais pagos por conta da aquisição de veículos, terrenos, edifícios, instalações e material circulante;
  - e) Encargos sobre o património da empresa;
  - f) Impostos e contribuições para a segurança social.
-

## ANEXO IV

## CONTEÚDO DAS ESPECIFICAÇÕES DA REDE

(referido no artigo 27.º)

As especificações da rede a que se refere o artigo 27.º incluem as seguintes informações:

1. Um capítulo em que serão enunciadas as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias, bem como as condições de acesso à mesma. A informação fornecida deve ser conciliada anualmente com, ou remeter para, a contida no registo da infraestrutura a publicar nos termos do artigo 35.º da Diretiva 2008/57/CE;
2. Um capítulo sobre os princípios de tarifação e o tarifário, que deve incluir todos os elementos relevantes do regime de tarifação, assim como informação suficientemente pormenorizada sobre as taxas aplicáveis e o acesso aos serviços enumerados no Anexo II assegurados por um único prestador. Este capítulo deve apresentar pormenorizadamente a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação dos artigos 31.º a 36.º, no que respeita aos custos e às taxas e deve conter informações sobre as alterações ao montante das taxas já decididas ou previstas para os próximos cinco anos, se estiverem disponíveis;
3. Um capítulo sobre os princípios e os critérios de repartição da capacidade, que especifica as características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e as eventuais restrições à sua utilização, incluindo os condicionalismos previsíveis decorrentes da manutenção da rede. Deve especificar igualmente os procedimentos e prazos do processo de repartição de capacidade. Fixa os critérios específicos aplicáveis nesse processo, nomeadamente:
  - a) As modalidades de apresentação de pedidos de capacidade ao gestor da infraestrutura pelos candidatos;
  - b) Os requisitos a que devem obedecer os candidatos;
  - c) Os prazos dos processos de candidatura e de repartição e os procedimentos a seguir para solicitar informações sobre a planificação bem como os procedimentos para a planificação dos trabalhos de manutenção previstos e imprevistos;
  - d) Os princípios que regem o processo de coordenação e o sistema de resolução de litígios disponível no quadro deste processo;
  - e) Os procedimentos a seguir e os critérios a utilizar quando a infraestrutura esteja congestionada;
  - f) Informações sobre as restrições à utilização da infraestrutura;
  - g) As condições pelas quais são tidos em conta os anteriores níveis de utilização da capacidade para determinar prioridades no processo de repartição.Este capítulo deve especificar as medidas tomadas para garantir o tratamento adequado dos serviços de mercadorias, dos serviços internacionais e dos pedidos *ad hoc* e deve conter um formulário-modelo para os pedidos de capacidade. O gestor da infraestrutura deve também publicar informações pormenorizadas sobre o processo de atribuição de canais horários internacionais;
4. Um capítulo com informações relativas aos pedidos para obtenção das licenças a que se refere o artigo 25.º da presente diretiva e dos certificados de segurança emitidos nos termos da Diretiva 2004/49/CE ou em que seja indicado um sítio Web em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico;
5. Um capítulo com informações relativas aos procedimentos de resolução de litígios e vias de recurso em matérias relacionadas com o acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários e com o regime de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 35.º;
6. Um capítulo com informações relativas ao acesso às instalações de serviço referidas no Anexo II e à respetiva tarifação. Os operadores das instalações de serviço que não se encontrem sob a tutela do gestor da infraestrutura devem fornecer informações sobre as tarifas de acesso à instalação e de prestação de serviços e sobre as condições técnicas de acesso, para inclusão nas especificações da rede ou indicar um sítio Web em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico;
7. O modelo de acordo-quadro a celebrar pelo gestor da infraestrutura e o candidato, nos termos do artigo 42.º.

## ANEXO V

**PRINCÍPIOS E PARÂMETROS BÁSICOS DO CONTRATO ENTRE A AUTORIDADE COMPETENTE E O GESTOR DA INFRAESTRUTURA**

(referido no artigo 30.º)

O contrato deve especificar as disposições do artigo 30.º, e incluir pelo menos os seguintes elementos:

1. O seu próprio âmbito no que respeita à infraestrutura e às instalações de serviço, o qual deve ser estruturado de acordo com o Anexo II e abranger todos os aspetos da gestão da infraestrutura, nomeadamente a conservação e a renovação da infraestrutura já em serviço;
  2. A estrutura dos pagamentos ou dos fundos atribuídos aos serviços de infraestrutura enumerados no Anexo II, à conservação, e à redução do eventual défice de conservação;
  3. Objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores, na forma de indicadores e critérios de qualidade abrangendo elementos como:
    - a) Prestações dos comboios, nomeadamente em termos de velocidade e fiabilidade da linha, e satisfação dos clientes;
    - b) Capacidade da rede;
    - c) Gestão de ativos;
    - d) Volumes de atividade;
    - e) Níveis de segurança;
    - f) Proteção do ambiente;
  4. O volume do eventual défice de conservação, bem como os ativos que irão sair progressivamente de serviço e dar origem a fluxos financeiros distintos;
  5. Os incentivos referidos no artigo 30.º, n.º 1, com exceção dos incentivos aplicados através de medidas regulamentares nos termos do artigo 30.º, n.º 3;
  6. As obrigações mínimas, em conteúdo e frequência, do gestor da infraestrutura em matéria de comunicação de informações, incluindo as informações a publicar anualmente;
  7. A duração acordada do contrato, a qual deve ajustar-se à duração do programa de atividade, da concessão ou da licença do gestor da infraestrutura, se adequado, e o quadro e regras de tarifação definidos pelo Estado;
  8. As regras a seguir em caso de perturbação importante do funcionamento da rede e em situações de emergência, incluindo planos de contingência e a cessação antecipada do contrato e o fornecimento de informações aos utilizadores;
  9. As medidas corretivas a tomar em caso de inobservância das obrigações contratuais por qualquer das partes, ou em circunstâncias excecionais que afetem a disponibilidade do financiamento público, incluindo as condições e procedimentos de renegociação e a cessação antecipada do contrato.
-

## ANEXO VI

**REQUISITOS RELATIVOS AOS CUSTOS E TAXAS ASSOCIADOS À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA**

(referido no artigo 32.º, n.º 1, e no artigo 35.º)

1. Os pares a serem analisados pelos gestores da infraestrutura quando definirem a lista dos segmentos de mercado a fim de introduzirem sobretaxas no regime de tarifação nos termos do artigo 32.º, n.º 1, incluem pelo menos os seguintes:
  - a) Serviços de passageiros e serviços de mercadorias;
  - b) Comboios de transporte de mercadorias perigosas e outros comboios de mercadorias;
  - c) Serviços nacionais e serviços internacionais;
  - d) Transporte combinado e comboio de mercadorias direto;
  - e) Serviços urbanos ou regionais e serviços interurbanos de passageiros;
  - f) Comboios-bloco e comboios de vagões completos;
  - g) Serviços regulares e serviços ocasionais.
2. O regime de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 35.º deve ter por base os princípios essenciais seguintes:
  - a) A fim de garantir o nível de desempenho acordado e de não comprometer a viabilidade económica dos serviços, o gestor da infraestrutura define, em concertação com os candidatos, os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, em especial a valoração dos atrasos, os limiares de compensação a título do regime relativos à circulação de cada comboio e de todos os comboios da empresa num período dado;
  - b) O gestor da infraestrutura comunica à empresa ferroviária, pelo menos cinco dias antes da circulação da composição, o horário de serviço com base no qual serão determinados os atrasos. O gestor da infraestrutura pode aplicar um prazo de pré-aviso mais reduzido em caso de força maior ou de alteração tardia do horário de serviço.
  - c) Os atrasos são classificados nas classes e subclasses seguintes:
    1. Gestão da exploração/planificação da responsabilidade do gestor da infraestrutura
      - 1.1. Organização do horário técnico
      - 1.2. Formação dos comboios
      - 1.3. Erros nos procedimentos operacionais
      - 1.4. Aplicação incorreta das regras de prioridade
      - 1.5. Pessoal
      - 1.6. Outras causas.
    2. Instalações da infraestrutura da responsabilidade do gestor da infraestrutura
      - 2.1. Instalações de sinalização
      - 2.2. Instalações de sinalização em passagens de nível
      - 2.3. Instalações de telecomunicações
      - 2.4. Instalações de alimentação elétrica
      - 2.5. Via

- 2.6. Estruturas
- 2.7. Pessoal
- 2.8. Outras causas.
- 3. Causas imputáveis ao gestor da infraestrutura relacionadas com o serviço de via e obras
  - 3.1. Obras planeadas
  - 3.2. Irregularidades na execução de obras
  - 3.3. Limitação da velocidade por defeito da via
  - 3.4. Outras causas.
- 4. Causas imputáveis a outros gestores de infraestruturas
  - 4.1. Causas imputáveis ao gestor da infraestrutura a montante
  - 4.2. Causas imputáveis ao gestor da infraestrutura a jusante.
- 5. Causas de natureza comercial imputáveis à empresa ferroviária
  - 5.1. Tempo de paragem excedido
  - 5.2. Pedido da empresa ferroviária
  - 5.3. Operações de carregamento
  - 5.4. Irregularidades do carregamento
  - 5.5. Preparação comercial do comboio
  - 5.6. Pessoal
  - 5.7. Outras causas.
- 6. Material circulante da responsabilidade da empresa ferroviária
  - 6.1. Escala de serviço
  - 6.2. Formação do comboio pela empresa ferroviária
  - 6.3. Problemas com carruagens (transporte de passageiros)
  - 6.4. Problemas com vagões (transporte de mercadorias)
  - 6.5. Problemas com veículos de automotoras, locomotivas ou automotoras
  - 6.6. Pessoal
  - 6.7. Outras causas.
- 7. Causas imputáveis a outras empresas ferroviárias
  - 7.1. Causas imputáveis à empresa ferroviária subsequente utilizadora
  - 7.2. Causas imputáveis à empresa ferroviária precedente utilizadora.
- 8. Causas externas não imputáveis ao gestor da infraestrutura nem à empresa ferroviária
  - 8.1. Greve

- 8.2. Trâmites administrativos
  - 8.3. Influências externas
  - 8.4. Condições meteorológicas e causas naturais
  - 8.5. Atrasos com causas externas na rede a jusante
  - 8.6. Outras causas.
  - 9. Causas secundárias não imputáveis ao gestor da infraestrutura nem à empresa ferroviária
    - 9.1. Incidentes perigosos, acidentes e perigos
    - 9.2. Via ocupada, por atraso do próprio comboio
    - 9.3. Via ocupada, por atraso de outro comboio
    - 9.4. Rotação
    - 9.5. Correspondências
    - 9.6. Por apurar;
  - d) Sempre que possível, atribuem-se os atrasos a uma única entidade, considerando quer a responsabilidade pela perturbação quer a capacidade de restabelecer condições de tráfego normais;
  - e) No cálculo das compensações tem-se em conta o atraso médio dos serviços de transporte com requisitos de pontualidade similares;
  - f) O gestor da infraestrutura comunica com a maior brevidade às empresas ferroviárias o montante calculado das compensações devidas a título do regime de melhoria do desempenho. O cálculo deve abranger todas as circulações com atraso num período máximo de um mês;
  - g) Sem prejuízo das vias de recurso disponíveis e das disposições do artigo 56.º, deve haver um mecanismo que permita resolver prontamente os litígios relacionados com o regime de melhoria do desempenho. O mecanismo de resolução de litígios é imparcial em relação às partes envolvidas. Quando o mecanismo for acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis;
  - h) O gestor da infraestrutura publica anualmente o nível médio de desempenho conseguido pelas empresas ferroviárias, com base nos parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho.
-

## ANEXO VII

**CALENDÁRIO DO PROCESSO DE REPARTIÇÃO**

(referido no artigo 43.º)

1. O horário de serviço é fixado uma vez por ano civil.
  2. A mudança do horário de serviço tem lugar à meia-noite do segundo sábado de dezembro. Qualquer alteração ou ajustamento a efetuar após o inverno, nomeadamente para ter em conta, se for caso disso, as alterações de horários do tráfego regional de passageiros, tem lugar à meia-noite do último sábado de junho de cada ano ou, sempre que necessário, com outra periodicidade entre estas datas. Os gestores de infraestruturas podem decidir datas diferentes; nesse caso, devem informar a Comissão se houver a possibilidade de o tráfego internacional ser afetado.
  3. Os pedidos de capacidade a incluir no horário de serviço devem ser recebidos o mais tardar 12 meses antes da sua entrada em vigor.
  4. O mais tardar 11 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço, o gestor da infraestrutura assegura o estabelecimento de canais horários internacionais provisórios em cooperação com os outros gestores de infraestruturas relevantes. O gestor da infraestrutura assegura, na medida do possível, que esses canais horários sejam respeitados nos processos subsequentes.
  5. O mais tardar quatro meses após a data-limite para a apresentação de propostas por parte dos candidatos, o gestor da infraestrutura prepara um projeto de horário de serviço.
-

## ANEXO VIII

**INFORMAÇÕES CONTABILÍSTICAS A APRESENTAR, MEDIANTE PEDIDO, À ENTIDADE REGULADORA**

(referido no artigo 56.º, n.º 10)

1. Separação das contas
    - a) Demonstrações de resultados e balanços distintos para os serviços de mercadorias, os serviços de passageiros e a gestão da infraestrutura;
    - b) Indicação, clara e precisa, das fontes e da utilização dos financiamentos públicos e outras formas de compensação, incluindo a descrição dos fluxos de caixa das várias atividades com pormenor suficiente para se determinar como foram gastas essas verbas;
    - c) Rubricas de despesa e receita que permitam determinar se houve subvenção de umas atividades por outras, conforme prescreve a entidade reguladora;
    - d) Metodologia utilizada para imputar custos às várias atividades;
    - e) Se a empresa em causa integrar um grupo, contas regulamentares apresentadas devem respeitar ao grupo e a cada uma das empresas que o integram. Devem também conter os dados completos dos pagamentos interempresas.
  2. Monitorização das taxas de acesso à via
    - a) Rubricas de custo distintas, que forneçam sobre os custos marginais e os custos diretos dos vários serviços ou grupos de serviços informações suficientes para se poderem monitorar as taxas de utilização da infraestrutura;
    - b) Informações suficientes para se poder acompanhar as taxas individualmente pagas por serviços (ou grupos de serviços); se a entidade reguladora assim o determinar, essa informação deve compreender dados quantitativos sobre o volume de atividade, os preços e as receitas totais, provenientes dos pagamentos efetuados pelos clientes internos e externos, de cada serviço;
    - c) Indicação das despesas e receitas de cada serviço (ou grupo de serviços), utilizando para o efeito a metodologia de custos pertinente, conforme prescreva a entidade reguladora, para se avaliar da existência de práticas de formação de preços potencialmente lesivas da concorrência (subvenções cruzadas, preços predatórios ou preços abusivos).
  3. Indicação dos resultados financeiros
    - a) Mapa dos resultados financeiros;
    - b) Mapa sinóptico das despesas;
    - c) Mapa das despesas de manutenção;
    - d) Mapa das despesas de exploração;
    - e) Mapa das receitas;
    - f) Nos casos necessários, notas descritivas e explicativas.
-

## ANEXO IX

## Parte A

**DIRETIVAS REVOGADAS, COM A RELAÇÃO DAS SUCESSIVAS ALTERAÇÕES**

(informações referidas no artigo 65.º)

Diretiva 91/440/CEE do Conselho  
(JO L 237 de 24.8.1991, p. 25)

Diretiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho  
(JO L 75 de 15.3.2001, p. 1)

Diretiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho  
(JO L 164 de 30.4.2004, p. 164)

Diretiva 2006/103/CE do Conselho  
(JO L 363 de 20.12.2006, p. 344)

apenas secção B do Anexo

Diretiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho  
(JO L 315 de 3.12.2007, p. 44)

apenas artigo 1.º

Diretiva 95/18/CE do Conselho  
(JO L 143 de 27.6.1995, p. 70)

Diretiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho  
(JO L 75 de 15.3.2001, p. 26)

Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho  
(JO L 164 de 30.4.2004, p. 44)

apenas artigo 29.º

Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho  
(JO L 75 de 15.3.2001, p. 29)

Decisão 2002/844/CE da Comissão  
(JO L 289 de 26.10.2002, p. 30)

Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho  
(JO L 164 de 30.4.2004, p. 44)

apenas artigo 30.º

Diretiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho  
(JO L 315 de 3.12.2007, p. 44)

apenas artigo 2.º

## Parte B

**RELAÇÃO DOS PRAZOS DE TRANSPOSIÇÃO PARA O DIREITO NACIONAL**

(informações referidas no artigo 65.º)

Diretiva	Prazo de transposição
91/440/CEE	1 de janeiro de 1993
95/18/CE	27 de junho de 1997
2001/12/CE	15 de março de 2003
2001/13/CE	15 de março de 2003
2001/14/CE	15 de março de 2003
2004/49/CE	30 de abril de 2006
2004/51/CE	31 de dezembro de 2005
2006/103/CE	1 de janeiro de 2007
2007/58/CE	4 de junho de 2009

## ANEXO X

## TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 91/440/CEE	Diretiva 95/18/CE	Diretiva 2001/14/CE	Presente diretiva
Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 1.º, n.º 1
		Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2
Artigo 2.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2		Artigo 2.º, n.º 1
		Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 2
			Artigo 2.º, n.º 3
Artigo 2.º, n.º 4			Artigo 2.º, n.ºs 4 a 9
Artigo 3.º			Artigo 2.º, n.º 10
			Artigo 3.º, pontos 1 a 8
			Artigo 3.º, pontos 9 a 11
	Artigo 2.º, alíneas b) e c)		Artigo 3.º, pontos 12 e 13
		Artigo 2.º	Artigo 3.º, pontos 16 a 26
Artigo 4.º			Artigo 4.º
Artigo 5.º			Artigo 5.º
Artigo 6.º, n.ºs 1 e 2			Artigo 6.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 9.º, n.º 4			Artigo 6.º, n.º 3
Artigo 6.º, n.º 1, segundo parágrafo			Artigo 6.º, n.º 4
Artigo 6.º, n.º 3, e Anexo II			Artigo 7.º, n.º 1
		Artigo 4.º, n.º 2, e artigo 14.º, n.º 2	Artigo 7.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.ºs 1, 3 e 4			Artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3
		Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 4
Artigo 9.º, n.ºs 1 e 2			Artigo 9.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 10.º, n.ºs 3 e 3-A			Artigo 10.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 10.º, n.º 3-B			Artigo 11.º, n.ºs 1, 2 e 3
			Artigo 11.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.ºs 3-C e 3-E			Artigo 11.º, n.ºs 5 e 6
Artigo 10.º, n.º 3-F			Artigo 12.º, n.ºs 1 a 4
			Artigo 12.º, n.º 5
		Artigo 5.º	Artigo 13.º
			Artigo 14.º

Diretiva 91/440/CEE	Diretiva 95/18/CE	Diretiva 2001/14/CE	Presente diretiva
Artigo 10.º B	Artigo 3.º Artigo 4.º, n.ºs 1 a 4 Artigo 5.º Artigo 6.º Artigo 7.º, n.º 1 Anexo, parte 1, ponto 1  Artigo 8.º Artigo 9.º Artigo 4.º, n.º 5 Artigo 10.º Artigo 11.º Artigo 15.º	Artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo Artigo 3.º  Artigo 4.º, n.ºs 1, 3, 4, 5 e 6 Artigo 6.º, n.ºs 2 a 5 Artigo 7.º Artigo 8.º Artigo 9.º Artigo 10.º Artigo 11.º Artigo 12.º  Artigo 13.º Artigo 14.º, n.ºs 1 e 3 Artigo 15.º Artigo 16.º Artigo 17.º Artigo 18.º Artigo 19.º Artigo 20.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 15.º Artigo 16.º Artigo 17.º, n.ºs 1 a 4 Artigo 18.º Artigo 19.º Artigo 20.º, n.º 1 Artigo 20.º, n.º 2 Artigo 20.º, n.º 3 Artigo 21.º Artigo 22.º Artigo 23.º, n.º 1 Artigo 23.º, n.ºs 2 e 3 Artigo 24.º Artigo 25.º Artigo 26.º Artigo 27.º Artigo 28.º Artigo 29.º Artigo 30.º Artigo 31.º Artigo 32.º Artigo 33.º Artigo 34.º Artigo 35.º Artigo 36.º Artigo 37.º Artigo 38.º Artigo 39.º Artigo 40.º Artigo 41.º Artigo 42.º Artigo 43.º Artigo 44.º Artigo 45.º, n.ºs 1, 2 e 3 Artigo 45.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 5			

Diretiva 91/440/CEE	Diretiva 95/18/CE	Diretiva 2001/14/CE	Presente diretiva
		Artigo 20.º, n.º 4	Artigo 45.º, n.º 5
		Artigo 21.º	Artigo 46.º
		Artigo 22.º	Artigo 47.º
		Artigo 23.º	Artigo 48.º
		Artigo 24.º	Artigo 49.º
		Artigo 25.º	Artigo 50.º
		Artigo 26.º	Artigo 51.º
		Artigo 27.º	Artigo 52.º
		Artigo 28.º	Artigo 53.º
		Artigo 29.º	Artigo 54.º
		Artigo 30.º, n.º 1	Artigo 55.º
		Artigo 30.º, n.º 2	Artigo 56.º, n.º 1
		Artigo 31.º	Artigo 57.º
Artigo 12.º			Artigo 58.º
Artigo 14.º-A		Artigo 33.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 59.º
			Artigo 60.º
Artigo 11.º-A		Artigo 34.º, n.º 2	Artigo 61.º
Artigo 10.º, n.º 9		Artigo 35.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 62.º
			Artigo 63.º
		Artigo 38.º	Artigo 64.º
			Artigo 65.º
Artigo 16.º	Artigo 17.º	Artigo 39.º	Artigo 66.º
	Artigo 18.º	Artigo 40.º	Artigo 67.º
			Anexo I
	Anexo	Anexo II	Anexo II
			Anexo III
		Anexo I	Anexo IV
			Anexo V
			Anexo VI
		Anexo III	Anexo VII
			Anexo VIII

## NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

### I. INTRODUÇÃO

Em 21 de setembro de 2010, a Comissão apresentou ao Conselho a sua proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação) <sup>(1)</sup>.

Em 16 de novembro de 2011, o Parlamento Europeu votou o seu parecer em primeira leitura <sup>(2)</sup>.

Em 12 de dezembro de 2011, o Conselho alcançou um acordo político sobre o projeto de diretiva. Após a revisão jurídico-linguística, o Conselho adotou a sua posição em primeira leitura em 8 de março de 2012, de acordo com o processo legislativo ordinário previsto no artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Nos seus trabalhos, o Conselho tomou em consideração os pareceres do Comité Económico e Social Europeu e do Comité das Regiões.

### II. ANÁLISE DA POSIÇÃO EM PRIMEIRA LEITURA

#### 1. **Generalidades**

A proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação) tem o objetivo de reformular o primeiro pacote ferroviário de modo a simplificar, clarificar e atualizar o quadro regulamentar do setor ferroviário europeu, avançando ao mesmo tempo na concretização da Estratégia «Europa 2020». A iniciativa de reformulação tem por objetivo a simplificação jurídica através da consolidação e da clarificação da legislação relativa ao acesso ao mercado ferroviário. Além disso, a intenção é atualizar a legislação, eliminando disposições obsoletas e introduzindo outras que se adaptem melhor ao funcionamento do mercado ferroviário dos nossos dias.

A proposta de reformulação apresentada pela Comissão abrange essencialmente:

- o financiamento e a tarifação das infraestruturas ferroviárias;
- as condições de acesso e de concorrência no mercado ferroviário;
- a supervisão regulamentar do mercado ferroviário.

Embora o Conselho concorde com a Comissão no que diz respeito ao objetivo da proposta, a abordagem do Conselho implica várias adaptações da proposta original. Algumas das disposições propostas não são aceitáveis por se considerar que têm um impacto demasiado grande, nomeadamente as condições para o acesso, por parte das empresas ferroviárias, a instalações de serviços, os princípios de tarifação para a utilização da infraestrutura ferroviária e das instalações de serviços, bem como as funções da entidade reguladora. Outras foram reformuladas tendo em vista a simplificação e clarificação das três diretivas existentes.

Como consequência desta abordagem, a posição do Conselho em primeira leitura modifica, em certa medida, a proposta inicial da Comissão, reformulando-a e suprimindo diversas disposições do texto. Isto implica que todas as alterações introduzidas no parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura e relacionadas com essas disposições suprimidas não podem ser aceites pelo Conselho.

<sup>(1)</sup> Doc. 13789/10

<sup>(2)</sup> TA/2011/503/P7

## 2. Questões políticas fundamentais

- i) Condições de acesso, por parte das empresas ferroviárias, às instalações de serviços e aos serviços facultados nessas instalações (artigo 13.º e Anexo III)

A fim de garantir um acesso correto ao mercado para as novas empresas ferroviárias e melhorar assim a concorrência no setor ferroviário, a Comissão propõe introduzir requisitos de independência, nomeadamente jurídica, organizacional e decisória para a gestão das instalações de serviço e o fornecimento de serviços de transporte ferroviário, a fim de eliminar conflitos de interesses entre, por um lado, os fornecedores dos serviços conexos ou os proprietários das instalações de serviço e, por outro lado, as empresas ferroviárias históricas.

O Conselho considera necessário alterar a proposta da Comissão a este respeito, a fim de substituir a referência a «independência jurídica» pelo requisito de independência «em termos de organização e tomada de decisões». Mais especificamente, o Conselho introduz uma distinção entre as instalações de serviços essenciais para as quais deve ser assegurado um nível de concorrência mais elevado, por um lado, e as restantes instalações de serviços, por outro. Para estas últimas, o Conselho prevê apenas a separação de contas; para as instalações de serviços essenciais às quais o acesso deve ser melhorado, o Conselho introduz o requisito de independência em termos de organização e tomada de decisão.

Mais ainda, o Conselho acrescenta que essa independência não implica o requisito de estabelecimento de uma entidade ou empresa distinta para as instalações de serviços, podendo esse requisito ser cumprido mediante a organização de divisões distintas dentro de uma empresa única.

Além disso, no seu texto original, a Comissão propõe a introdução de disposições que aplicam o princípio «explore, ou perde» à gestão das instalações de serviço. Se uma instalação de serviço não tiver estado a ser explorada durante um certo período, o seu proprietário deverá cedê-la (por arrendamento) a outra parte interessada. A medida proposta pretende aumentar a disponibilidade de instalações de serviço no mercado, prevenindo problemas de saturação artificial.

O Conselho concorda com a abordagem proposta mas sugere a fixação do prazo de três anos, em vez dos dois anos previstos na proposta original da Comissão. Além disso, o Conselho considera que a empresa ferroviária tem de manifestar junto do operador o seu interesse em utilizar a instalação de serviço, que deve baseado em necessidades comprovadas. Por último, o Conselho acrescenta que o operador deve ter o direito de impedir o arrendamento da instalação demonstrando que está em curso um processo de reconversão.

O Parlamento Europeu sugere a imposição de um âmbito mais alargado para os requisitos de separação do artigo 13.º, n.º 2, enquanto que o Conselho não aceita sujeitar as instalações de serviços adicionais a requisitos de separação.

Neste contexto, a alteração 62 do Parlamento Europeu não foi aceite pelo Conselho.

- ii) Princípios de tarifação e exceções aos princípios de tarifação (artigos 31.º, 32.º e Anexo VIII)

### Custos diretos

Na sua proposta original, a Comissão prevê que as taxas de utilização do «pacote mínimo de acesso» para os serviços previstos no Anexo III, ponto 1, devem corresponder ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário, em conformidade com o anexo VIII, ponto 1. Este ponto inclui uma lista de elementos a excluir do cálculo dos custos diretos do pacote mínimo de acesso. A Comissão propõe que se preveja a possibilidade de o alterar através de atos delegados.

O Conselho apoia o princípio de que as taxas de utilização do pacote mínimo de acesso e do acesso à infraestrutura que liga instalações de serviços devem corresponder ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário, mas considera que o Anexo VIII, ponto 1, deve ser suprimido e que a metodologia para o cálculo dos custos diretos imputáveis ao funcionamento dos serviços

ferroviários deve ser adotada mediante atos delegados, a fim de assegurar uma implementação harmonizada deste artigo. Por fim, o Conselho introduz também a possibilidade de o gestor da infraestrutura decidir adaptar-se gradualmente à metodologia de cálculo dos custos diretos durante um período de cinco anos após a data-limite de transposição da diretiva. Esta disposição tem por fim dar tempo a que os Estados-Membros melhorem gradualmente o financiamento da sua infraestrutura a fim de respeitar essa metodologia comum.

#### Tarifação do ruído

A Comissão propõe que, nos casos de tarifação dos custos dos efeitos do ruído, autorizada pela legislação da União aplicável ao transporte rodoviário de mercadorias, as taxas de utilização da infraestrutura sejam modificadas de modo a ter em conta o custo dos efeitos do ruído causado pela exploração da composição. A diferenciação proposta das taxas de acesso à via com base na emissão de ruído pretende constituir um claro incentivo para a modernização do material circulante.

O Conselho considera que a abordagem da Comissão relativa à tarifação dos custos dos efeitos do ruído deverá continuar a ser um sistema facultativo para os Estados-Membros, a fim de evitar implicações financeiras negativas para os gestores da infraestrutura. Além disso, é introduzida a possibilidade de a Comissão adotar medidas de execução para estabelecer as modalidades a seguir para a aplicação da tarifação dos custos dos efeitos do ruído, garantindo que a diferenciação das taxas tenha em conta, sempre que oportuno, a vulnerabilidade das zonas afetadas, especialmente em termos de dimensão da população afetada, e os veículos que formam a composição com impacto no nível de emissões sonoras.

#### Sistema europeu de controlo dos comboios

A proposta apresentada pela Comissão prevê que as composições equipadas com o sistema europeu de controlo dos comboios (ETCS) beneficiem de uma redução temporária da taxa de utilização da infraestrutura. O Conselho apoia uma abordagem facultativa e opõe-se a qualquer medida obrigatória neste sentido.

De uma forma geral, o Parlamento Europeu segue a abordagem da Comissão relativamente às regras básicas para a tarifação da infraestrutura. O Parlamento sugere mesmo reforçar a proposta da Comissão relativamente às condições para a tarifação do ruído e nomeadamente torná-la obrigatória, independentemente das medidas no setor rodoviário. O Parlamento insiste igualmente em tornar obrigatória a redução da tarifação para as composições equipadas com o ETCS. Além disso, o Parlamento propõe restringir a tarifação dos outros custos ambientais apenas aos casos em que essa tarifação seja aplicada pela legislação da União para o transporte rodoviário de mercadorias, e insiste em destinar as potenciais receitas ao benefício dos sistemas de transporte.

Neste contexto, o Conselho não pôde ter em conta as alterações 78, 79, 80 e 132.

#### iii) Financiamento do gestor da infraestrutura e custos e contabilidade da infraestrutura (artigos 8.º e 30.º e Anexo VIII)

Na sua proposta original, a Comissão prevê que devam ser dados incentivos aos gestores da infraestrutura para que reduzam os custos de fornecimento da infraestrutura e o nível das taxas de acesso. Propõe-se que estes incentivos só possam ser implementados através de um contrato entre a autoridade nacional competente e o gestor da infraestrutura relativo aos custos da infraestrutura e às taxas de acesso. A proposta da Comissão prevê ainda que os contratos celebrados entre a autoridade competente e os gestores da infraestrutura sejam válidos por um período não inferior a cinco anos. O objetivo geral da Comissão neste ponto é estimular a definição de estratégias de longo prazo para o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro.

O Conselho acorda em princípio com a abordagem da Comissão sobre esta questão mas prefere manter a possibilidade de aplicar medidas regulamentares para a implementação dos referidos incentivos, como alternativa aos contratos mencionados, bem como reduzir a duração mínima dos contratos para três anos. O Conselho propõe ainda esclarecer que compete aos Estados-Membros determinar o montante das verbas públicas a afetar ao financiamento da infraestrutura.

O Conselho partilha o objetivo da Comissão de criar uma estratégia de desenvolvimento para os gestores da infraestrutura ferroviária mas considera que esta estratégia deverá ser publicada a título indicativo. Além disso, o Conselho não é a favor da introdução de um prazo fixo para garantir o equilíbrio das contas dos gestores da infraestrutura e prefere referir-se a um período razoável que não poderá exceder o período do contrato a que se refere o artigo 30.º, n.º 2.

O Parlamento Europeu sugere aumentar a duração das estratégias de desenvolvimento das infraestruturas nacionais, alargar a consulta das partes interessadas relativamente às estratégias de desenvolvimento, reforçar a obrigação de os Estados-Membros preverem financiamento público e reduzir o prazo proposto pela Comissão no seu texto original para garantir o equilíbrio das contas dos gestores das infraestruturas. Neste contexto, as alterações 55 e 78 do Parlamento Europeu não foram aceites pelo Conselho.

iv) Separação entre os gestores das infraestruturas e as empresas ferroviárias (artigos 6.º e 7.º)

O Conselho partilha a abordagem da Comissão de não tratar a questão da separação entre os gestores das infraestruturas e as empresas ferroviárias no contexto da reformulação da proposta que estabelece um espaço ferroviário europeu único.

O Parlamento Europeu sugere no entanto a introdução de requisitos específicos em relação com os serviços de informática e as políticas de pessoal. Além disso, o Parlamento modifica os requisitos atuais relativos à separação de contas entre os gestores das infraestruturas e as empresas ferroviárias. Por fim, o Parlamento convida a Comissão a apresentar até ao final de 2012 uma proposta de diretiva sobre esta questão a fim de assegurar uma completa separação entre a gestão da infraestrutura e as operações de transporte; o Parlamento insiste ainda em que a nova proposta preveja a abertura do mercado nacional de transporte de passageiros.

Assim sendo, o Conselho não pôde ter em conta as alterações 51, 52, 53 e 54.

v) Funções da entidade reguladora (artigos 55.º e 57.º)

A proposta da Comissão contém várias disposições novas, que visam assegurar que o estatuto das entidades reguladoras lhes permite exercerem eficazmente as suas funções, graças a uma independência reforçada, a um leque maior de competências e aos meios adicionais à sua disposição.

Propõe-se assim a atualização das disposições relativas à independência da entidade reguladora, estabelecendo claramente que ela deve ser independente de qualquer autoridade pública ou privada. As medidas propostas têm por fim reduzir a possibilidade de conflito de interesses e reforçar portanto a capacidade de supervisão das entidades reguladoras.

Mais ainda, a proposta da Comissão inclui o alargamento das competências das entidades reguladoras às seguintes funções: (1) decidir em matéria de acesso e tarifação dos serviços ferroviários conexos, que são essenciais para possibilitar a entrada no mercado e assegurar a lealdade da concorrência; (2) impedir que verbas públicas atribuídas a atividades não lucrativas sejam utilizadas para financiar atividades comerciais; propõe-se igualmente que as entidades reguladoras tenham competência para efetuar, ou mandar efetuar, auditorias às empresas ferroviárias e ao gestor da infraestrutura, a fim de verificar o cumprimento das disposições relativas à separação de contas previstas no artigo 6.º. Finalmente, na sua iniciativa de reformulação, a Comissão propõe que, para que a entidade reguladora possa exercer com maior eficácia as suas funções, o gestor da infraestrutura tenha de lhe fornecer os dados da contabilidade analítica (contas regulamentares) em forma agregada e normalizada.

Embora acompanhe de uma forma geral a abordagem da Comissão no que se refere ao reforço das entidades reguladoras, o Conselho considera no entanto que é necessário rever as disposições propostas relativamente aos requisitos de independência para o respetivo pessoal. O Conselho torna ainda facultativa a possibilidade de a entidade reguladora intervir em questões de financiamento e não aceita a publicação das contas regulamentares.

O Conselho decide conferir à entidade reguladora poderes para monitorizar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários e para adotar medidas adequadas a fim de corrigir situações indesejáveis nestes mercados, sem prejuízo das competências das autoridades nacionais responsáveis por assegurar a concorrência. O Conselho concorda também com o princípio de criar um quadro coordenado de cooperação entre as entidades reguladoras nacionais.

O Parlamento Europeu deseja conferir poderes alargados às entidades reguladoras nacionais para supervisionarem a implementação da diretiva e sugere reforçar mais ainda a independência e os meios das entidades reguladoras, embora limitando ao mesmo tempo o seu atual poder para corrigir situações indesejáveis no mercado. Finalmente, o Parlamento Europeu apoia também a formalização da cooperação entre as entidades reguladoras através da criação de uma rede de trabalho e convida a Comissão a apresentar uma proposta legislativa que vise criar uma entidade reguladora europeia.

Neste contexto, o Conselho não pôde ter em conta as alterações 48, 96, 97, 98, 99 e 100.

vi) Atos delegados e atos de execução

Na proposta original da Comissão, são propostos atos delegados como instrumento para alterar vários anexos, incluindo as suas secções.

O Conselho considera no entanto que os anexos e secções relativamente aos quais devem ser conferidos poderes à Comissão para adotar atos delegados têm de ser reduzidos e limitados a determinadas alterações aos Anexos V, VIII ponto 4 alínea c), IX e X. O Conselho suprime assim a possibilidade de a Comissão adotar alterações ao Anexo I (lista dos elementos da infraestrutura ferroviária), II (funções essenciais do gestor da infraestrutura), III (serviços a fornecer às empresas ferroviárias), VI (especificações da rede), VII (contratos), parte do Anexo VIII (taxas) através de atos delegados, com base no facto de estes anexos conterem elementos essenciais.

Além disso, o Conselho introduz medidas de execução para a adoção de condições uniformes de aplicação de certos elementos nos anexos e secções, como o artigo 13.º sobre as condições de acesso aos serviços ferroviários conexos, o artigo 31.º, n.º 3, a fim de estabelecer um método para o cálculo dos custos diretos, o artigo 31.º, n.º 5, a fim de estabelecer um método comum para a tarifação do ruído e o artigo 32.º, a fim de estabelecer um método comum para as modalidades do ETCS.

De uma forma geral, o Parlamento Europeu sugere ou uma maior restrição ou a supressão dos poderes da Comissão para adotar atos delegados; além disso, o Parlamento rejeita a utilização de atos de execução para a adoção de condições uniformes de aplicação de certos elementos nos anexos e secções.

Neste contexto, as alterações 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81-82, 87 não foram aceites pelo Conselho.

### **3. Outras questões políticas**

De uma forma geral, o Conselho rejeita as alterações do PE que não respeitam as disposições do Acordo Interinstitucional relativo a uma utilização mais estruturada da técnica da reformulação dos atos jurídicos (2002/C 77/01). No ponto 8 deste Acordo Interinstitucional, declara-se que «*caso se torne necessário, no decurso do processo legislativo, introduzir no ato de reformulação alterações de fundo das disposições que, na proposta da Comissão, se mantêm inalteradas, essas alterações serão introduzidas no ato em referência, de acordo com o procedimento previsto no Tratado, consoante a base jurídica aplicável.*»

O Conselho considera que as alterações do PE relativas a disposições não incluídas na proposta de reformulação da Comissão não são indispensáveis por razões de coerência e de clareza. Por conseguinte, o Conselho não pode tomar em consideração as alterações 16, 17, 27, 29-30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 e 95.

### **4. Outras alterações adotadas pelo Parlamento Europeu**

Outras alterações do PE não incluídas na posição do Conselho em primeira leitura referem-se:

- à inclusão de requisitos adicionais relativos à informação dos passageiros e aquisição de bilhetes (alteração 57);
- às disposições que regem os prazos para as decisões das entidades reguladoras nacionais (alteração 59);

- à extensão do âmbito da monitorização do mercado às condições de emprego e de trabalho bem como aos investimentos em infraestrutura ferroviária (alteração 65);
- ao requisito de que a empresa deva ainda comprovar que possui, na altura do pedido da licença, um certificado de segurança (alteração 73);
- à obrigação de publicar as especificações da rede em inglês (alteração 75);
- ao prazo restritivo imposto ao gestor da infraestrutura para informar as partes interessadas das operações de manutenção não planificadas (alteração 93);
- ao prazo de transposição de 12 meses (alteração 112);
- ao reforço das disposições relativas aos serviços disponíveis para os passageiros nas estações (alteração 115);
- à inclusão de uma referência à Diretiva 2009/72/CE no que se refere ao fornecimento de meios de alimentação elétrica para tração (alteração 115);
- à extensão da informação para a Monitorização do Mercado Ferroviário, como previsto no Anexo IV, ponto 1, à recolha de dados sobre incidentes, acidentes e acidentes graves (alteração 116);
- aos requisitos adicionais de cobertura da responsabilidade civil (alteração 140).

### III. CONCLUSÃO

Ao definir a sua posição em primeira leitura, o Conselho atendeu plenamente à proposta da Comissão e ao parecer emitido pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. Relativamente às alterações propostas pelo Parlamento Europeu, o Conselho faz notar que um número considerável de alterações já foi integrado em espírito, no todo ou em parte, na sua posição em primeira leitura.

---





## Preço das assinaturas 2012 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 310 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	840 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	100 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilingue: 23 línguas oficiais da UE	200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus atos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilingue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à receção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

## Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na Internet no seguinte endereço:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_pt.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso direto e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os atos preparatórios da legislação.**

**Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>**

