

Jornal Oficial

da União Europeia

L 315

Edição em língua
portuguesa

Legislação

50.º ano

3 de Dezembro de 2007

Índice

I Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória

REGULAMENTOS

- ★ 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 e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho 1
- ★ Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários 14
- ★ Regulamento (CE) n.º 1372/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, que altera o Regulamento (CE) n.º 577/98 do Conselho relativo à organização de um inquérito por amostragem às forças de trabalho na Comunidade ⁽¹⁾ 42

DIRECTIVAS

- ★ Directiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária 44
- ★ Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade 51

(¹) Texto relevante para efeitos do EEE

Preço: 18 EUR

PT

Os actos cujos títulos são impressos em tipo fino são actos de gestão corrente adoptados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os actos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

I

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória)

REGULAMENTOS

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 e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O artigo 16.º do Tratado confirma a posição que os serviços de interesse económico geral ocupam no conjunto dos valores comuns da União.
- (2) O n.º 2 do artigo 86.º do Tratado estabelece que as empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral ficam submetidas às regras do Tratado, designadamente às regras de concorrência, na medida em que a aplicação destas regras não constitua obstáculo ao cumprimento, de direito ou de facto, da missão particular que lhes foi confiada.

(3) O artigo 73.º do Tratado constitui uma *lex specialis* relativamente ao n.º 2 do artigo 86.º Estabelece regras aplicáveis às compensações das obrigações de serviço público no sector dos transportes terrestres.

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

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

⁽¹⁾ JO C 195 de 18.8.2006, p. 20.

⁽²⁾ JO C 192 de 16.8.2006, p. 1.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Novembro de 2001 (JO C 140 E de 13.6.2002, p. 262), posição comum do Conselho de 11 de Dezembro de 2006 (JO C 70 E de 27.3.2007, p. 1) e posição do Parlamento Europeu de 10 de Maio de 2007. Decisão do Conselho de 18 de Setembro de 2007.

- (6) Muitos Estados-Membros estabeleceram disposições legislativas que prevêm a atribuição de direitos exclusivos e a adjudicação de contratos de serviço público pelo menos em parte do seu mercado de transportes públicos, com base em procedimentos de adjudicação transparentes, equitativos e concorrenciais. Em resultado disso, as transacções entre os Estados-Membros desenvolveram-se significativamente e vários operadores de serviços públicos prestam actualmente serviços públicos de transporte de passageiros em mais de um Estado-Membro. Todavia, a evolução das legislações nacionais deu origem a disparidades nos procedimentos aplicados e criou incerteza jurídica quanto aos direitos dos operadores de serviços públicos e às obrigações das autoridades competentes. O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável ⁽¹⁾ não aborda as modalidades de adjudicação dos contratos de serviço público na Comunidade nem, especificamente, as circunstâncias em que estes devem ser submetidos a concurso. Por conseguinte, é conveniente actualizar o quadro jurídico comunitário.
- (7) Os estudos realizados e a experiência dos Estados-Membros onde a concorrência no sector dos transportes públicos vigora há já vários anos demonstram que, com cláusulas de salvaguarda adequadas, a introdução de uma concorrência regulada entre operadores permite a prestação de serviços mais atractivos, mais inovadores, com custos mais baixos, e não é susceptível de comprometer a execução das missões específicas confiadas aos operadores de serviços públicos. Esta iniciativa foi apoiada pelo Conselho Europeu no âmbito do chamado processo de Lisboa, de 28 de Março de 2000, em que foi solicitado à Comissão, ao Conselho e aos Estados-Membros que, em conformidade com as respectivas competências, «acelerem a liberalização em áreas tais como [...] os transportes».
- (8) Os mercados do transporte de passageiros já desregulamentados e em que não existem direitos exclusivos deverão poder manter as suas características e os seus modos de funcionamento na medida em que sejam compatíveis com os requisitos do Tratado.
- (9) A fim de poderem organizar os seus serviços públicos de transporte de passageiros da forma mais adequada às necessidades dos cidadãos, as autoridades competentes devem poder escolher livremente os seus operadores de serviço público, tendo em conta os interesses das pequenas e médias empresas, nas condições previstas pelo presente regulamento. A fim de garantir a aplicação dos princípios da transparência, da igualdade de tratamento dos operadores concorrentes e da proporcionalidade, é indispensável, aquando da atribuição de compensações ou de direitos exclusivos, definir num contrato de serviço público celebrado entre a autoridade competente e o operador de serviço público seleccionado a natureza das obrigações de serviço público e as contrapartidas concedidas. A forma e a designação desse contrato podem variar em função do direito interno dos Estados-Membros.
- (10) Contrariamente ao previsto no Regulamento (CEE) n.º 1191/69, cujo âmbito de aplicação inclui os serviços públicos de transporte de passageiros por via navegável interior, não é considerado oportuno incluir no presente regulamento a adjudicação de contratos de serviço público nesse sector específico. Por conseguinte, a organização dos serviços públicos de transporte de passageiros por via navegável interior e, na medida em que não sejam abrangidos por legislação comunitária específica, por via marítima nacional, está sujeita ao respeito dos princípios gerais do Tratado, a menos que os Estados-Membros optem por aplicar o presente regulamento nesses sectores específicos. As disposições do presente regulamento não impedem a integração dos serviços públicos de transporte de passageiros por via navegável interior e por via marítima nacional numa rede urbana, suburbana ou regional mais alargada de transporte público de passageiros.
- (11) Contrariamente ao previsto no Regulamento (CEE) n.º 1191/69, cujo âmbito de aplicação inclui os serviços de transporte de mercadorias, não é considerado oportuno incluir no presente regulamento a adjudicação de contratos de serviço público nesse sector específico. Por conseguinte, três anos após a entrada em vigor do presente regulamento, a organização de serviços de transporte de mercadorias deverá ficar sujeita ao respeito dos princípios gerais do Tratado.
- (12) Para o direito comunitário, é irrelevante se os serviços públicos de transporte de passageiros são operados por empresas públicas ou privadas. O presente regulamento baseia-se nos princípios da neutralidade no que se refere ao regime de propriedade consagrado no artigo 295.º do Tratado, da liberdade dos Estados-Membros de definir os serviços de interesse económico geral, consagrado no artigo 16.º do Tratado, e da subsidiariedade e da proporcionalidade, consagrados no artigo 5.º do Tratado.
- (13) Alguns serviços, muitas vezes relacionados com infra-estruturas específicas, são explorados principalmente por razões históricas ou de interesse turístico. Dado que a finalidade dessa exploração não é, manifestamente, o transporte público de passageiros, não é necessário que tal exploração seja regida pelas regras e pelos procedimentos aplicáveis às obrigações de serviço público.
- (14) Sempre que seja da responsabilidade das autoridades competentes, a organização da rede de transportes públicos pode compreender, para além da prestação efectiva do serviço de transporte, toda uma série de outras actividades e funções que as autoridades competentes devem ter a liberdade de realizar elas próprias ou de confiar, na totalidade ou em parte, a terceiros.

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

- (15) Os contratos de longa duração podem conduzir a um congelamento do mercado por um período mais longo do que o necessário, reduzindo assim os efeitos benéficos da pressão da concorrência. A fim de reduzir ao mínimo as distorções da concorrência, sem deixar de acautelar a qualidade dos serviços, os contratos de serviço público deverão ter uma duração limitada. A prorrogação de tais contratos poderá ser subordinada a uma resposta positiva dos utentes. Neste contexto, é necessário prever a possibilidade de prorrogar contratos de serviço público por metade da sua duração inicial, no máximo, quando o operador de serviço público tiver de investir activos cujo período de amortização seja excepcional e, devido às suas características e condicionalismos especiais, no caso das regiões ultraperiféricas referidas no artigo 299.º do Tratado. Além disso, no caso de um operador de serviço público fazer investimentos em infra-estruturas ou em material circulante e veículos que sejam excepcionais no sentido de envolverem somas avultadas, e na condição de o contrato ser adjudicado na sequência de um concurso, deverá ser possível uma prorrogação ainda maior.
- (16) Caso a celebração de um contrato de serviço público possa implicar uma mudança de operador de serviço público, as autoridades competentes deverão ter a possibilidade de solicitar ao operador de serviço público seleccionado que aplique as disposições da Directiva 2001/23/CE do Conselho, de 12 de Março de 2001, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos ⁽¹⁾. Essa directiva não obsta a que os Estados-Membros mantenham as condições de transferência dos direitos dos trabalhadores que não sejam abrangidos pela Directiva 2001/23/CE e que tomem assim em consideração, se for caso disso, as normas sociais estabelecidas pelas disposições legislativas, regulamentares ou administrativas nacionais ou por acordos colectivos ou acordos celebrados entre os parceiros sociais.
- (17) De acordo com o princípio da subsidiariedade, as autoridades competentes têm a liberdade de estabelecer critérios sociais e de qualidade, a fim de manter e elevar os padrões de qualidade para as obrigações de serviço público, nomeadamente no que se refere às condições mínimas de trabalho, aos direitos dos passageiros, às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida, à protecção do ambiente, à segurança dos passageiros e dos trabalhadores e às obrigações decorrentes de acordos colectivos e de outras normas e acordos relativos aos locais de trabalho e à protecção social no local em que o serviço é prestado. Para garantir a existência de condições de concorrência transparentes e comparáveis entre os operadores e para evitar o risco de *dumping* social, as autoridades competentes deverão poder impor padrões de qualidade específicos no plano social e em matéria de serviços.
- (18) Sem prejuízo das disposições pertinentes do direito interno, qualquer autoridade local ou, na sua ausência, qualquer autoridade nacional pode decidir prestar ela própria serviços públicos de transporte de passageiros no seu território ou confiá-los a um operador interno sem os submeter a concurso. Esta possibilidade de autoprestação deverá, todavia, ser enquadrada de forma rigorosa, a fim de garantir condições de concorrência equitativas. A autoridade competente, ou o agrupamento de autoridades competentes, que prestem serviços públicos integrados de transporte de passageiros, colectivamente ou através dos seus membros, deverão exercer o controlo necessário. Além disso, uma autoridade competente que assegure os seus próprios serviços de transporte ou um operador interno deverão ser proibidos de participar em concursos fora do território da referida autoridade. Deverá ser igualmente permitido à autoridade que controla o operador interno proibir esse operador de participar em concursos organizados no seu território. As restrições às actividades de um operador interno não afectam a possibilidade de adjudicar contratos de serviço público por ajuste directo quando tais contratos digam respeito ao transporte ferroviário, com excepção de outros sistemas guiados, como os metropolitanos ou os metropolitanos ligeiros de superfície. Além disso, a adjudicação de contratos de serviço público por ajuste directo relativamente ao transporte por caminho-de-ferro propriamente dito não obsta à possibilidade de as autoridades competentes adjudicarem contratos para serviços públicos de transporte de passageiros por outros sistemas guiados, como os metropolitanos e os metropolitanos ligeiros de superfície, a um operador interno.
- (19) A subcontratação pode contribuir para aumentar a eficácia do transporte público de passageiros e permite a participação de empresas distintas do operador de serviço público ao qual tenha sido adjudicado o contrato de serviço público. Todavia, a fim de assegurar uma melhor utilização dos fundos públicos, as autoridades competentes deverão poder determinar as modalidades de subcontratação dos seus serviços públicos de transporte de passageiros, nomeadamente no caso de serviços efectuados por um operador interno. Além disso, os subcontratantes não devem ser impedidos de participar em concursos no território de qualquer autoridade competente. A selecção de um subcontratante pela autoridade competente ou pelo seu operador interno deverá ser feita em conformidade com o direito comunitário.
- (20) Caso uma autoridade pública decida confiar um serviço de interesse geral a terceiros, deve escolher o operador de serviço público no respeito do direito comunitário em matéria de contratos públicos e concessões, como decorre dos artigos 43.º a 49.º do Tratado, bem como dos princípios da transparência e da igualdade de tratamento. Em especial, as disposições do presente regulamento deverão ser entendidas sem prejuízo das obrigações aplicáveis às autoridades públicas por força das directivas relativas à adjudicação de contratos públicos, quando os contratos de serviço público se inserem no seu âmbito de aplicação.

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

- (21) Deve ser garantida uma protecção jurídica eficaz, não só em relação aos contratos abrangidos pela Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais ⁽¹⁾, e pela Directiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços ⁽²⁾, mas também em relação aos contratos celebrados ao abrigo do presente regulamento. É necessário um processo de recurso eficaz, que deverá ser comparável, conforme o caso, aos procedimentos pertinentes estabelecidos na Directiva 89/665/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, que coordena as disposições legislativas, regulamentares e administrativas relativas à aplicação dos processos de recurso em matéria de adjudicação dos contratos de direito público de obras de fornecimentos ⁽³⁾, e na Directiva 92/13/CEE do Conselho, de 25 de Fevereiro de 1992, relativa à coordenação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas respeitantes à aplicação das regras comunitárias em matéria de procedimentos de celebração de contratos de direito público pelas entidades que operam nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações ⁽⁴⁾.
- (22) Alguns concursos exigem das autoridades competentes a definição e a descrição de sistemas complexos. Por conseguinte, aquando da adjudicação de contratos nessas condições, essas autoridades deverão estar habilitadas a negociar os pormenores com a totalidade ou parte dos potenciais operadores de serviços públicos após a apresentação das propostas.
- (23) Os concursos para a adjudicação de contratos de serviço público não deverão ser obrigatórios para um contrato relativo a montantes pouco elevados ou a prestações em quilómetros pouco significativas. Neste contexto, os montantes mais elevados ou as prestações em quilómetros mais significativas deverão permitir às autoridades competentes ter em conta os interesses específicos das pequenas e médias empresas. As autoridades competentes não deverão ser autorizadas a cindir os contratos ou redes com o objectivo de evitar a realização de concursos.
- (24) Em caso de risco de interrupção da prestação de serviços, as autoridades competentes deverão estar habilitadas a adoptar medidas de emergência a curto prazo até à adjudicação de um novo contrato de serviço público que esteja em consonância com todas as condições de adjudicação de contratos estabelecidas no presente regulamento.
- (25) O transporte público ferroviário de passageiros suscita questões específicas no que se refere à importância dos investimentos e ao custo das infra-estruturas. Em Março de 2004, a Comissão apresentou uma proposta de alteração da Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽⁵⁾, a fim de garantir a qualquer empresa ferroviária comunitária o acesso às infra-estruturas de todos os Estados-Membros para efeitos da exploração de serviços internacionais de passageiros. O presente regulamento tem como objectivo estabelecer um quadro jurídico para a compensação e/ou direitos exclusivos para os contratos de serviço público, e não uma maior abertura do mercado de serviços de transporte ferroviários.
- (26) No caso dos serviços públicos, o presente regulamento permite que cada autoridade competente escolha, no âmbito de um contrato de serviço público, o seu operador de serviço público para o transporte de passageiros. Atendendo à diversidade do ordenamento territorial dos Estados-Membros nesta matéria, justifica-se permitir que as autoridades competentes adjudiquem por ajuste directo os contratos de serviço público para o transporte ferroviário de passageiros.
- (27) A compensação concedida pelas autoridades competentes para cobrir os custos decorrentes da execução das obrigações de serviço público deverá ser calculada de modo a evitar a sobrecompensação. Quando tencionar adjudicar um contrato de serviço público sem concurso, a autoridade competente deverá também respeitar regras pormenorizadas que assegurem a adequação do montante das compensações e que correspondam a uma preocupação de eficácia e qualidade dos serviços.
- (28) Se tiverem na devida conta os efeitos da execução das obrigações de serviço público sobre a procura de serviços públicos de transporte de passageiros no sistema de cálculo estabelecido no anexo, a autoridade competente e o operador de serviço público poderão demonstrar que a sobrecompensação foi evitada.
- (29) Para efeitos da adjudicação de contratos de serviço público, com excepção de medidas de emergência e de contratos relativos a prestações em quilómetros pouco significativas, as autoridades competentes deverão tomar as medidas necessárias para publicitar, com uma antecedência mínima de um ano, a sua intenção de adjudicar tais contratos, a fim de que os potenciais operadores de serviços públicos possam reagir.

⁽¹⁾ JO L 134 de 30.4.2004, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/97/CE do Conselho (JO L 363 de 20.12.2006, p. 107).

⁽²⁾ JO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/97/CE do Conselho.

⁽³⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 33. Directiva alterada pela Directiva 92/50/CEE (JO L 209 de 24.7.1992, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 76 de 23.3.1992, p. 14. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/97/CE.

(30) Os contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo deverão estar subordinados a maior transparência.

⁽⁵⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/103/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

- (31) Dado que as autoridades competentes e os operadores de serviços públicos necessitarão de tempo para se adaptarem às disposições do presente regulamento, é conveniente prever disposições transitórias. Tendo em vista a adjudicação gradual de contratos de serviço público em consonância com o presente regulamento, os Estados-Membros deverão apresentar à Comissão um relatório de progresso no prazo de seis meses a contar do termo da primeira metade do período transitório. Com base nesses relatórios, a Comissão poderá propor medidas adequadas.
- (32) Durante o período transitório, as autoridades competentes poderão aplicar as disposições do presente regulamento em momentos diferentes. Por conseguinte, pode acontecer que, durante esse período, operadores de serviços públicos em mercados ainda não sujeitos às disposições do presente regulamento participem em concursos para a adjudicação de contratos de serviço público em mercados que tenham sido mais rapidamente abertos à concorrência regulada. Para prevenir, mediante uma acção proporcionada, desequilíbrios na abertura do mercado dos transportes públicos, as autoridades competentes deverão ter a possibilidade de recusar, na segunda metade do período transitório, as propostas de empresas em que mais de metade do valor dos serviços públicos de transporte prestados não corresponda a serviços adjudicados em conformidade com o presente regulamento, desde que tal seja feito de forma não discriminatória e decidido antes da publicitação do concurso.
- (33) Nos pontos 87 a 95 do seu acórdão de 24 de Julho de 2003, no processo C-280/00 *Altmark Trans GmbH* ⁽¹⁾, o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias decidiu que as compensações pelo serviço público não constituem vantagens na acepção do artigo 87.º do Tratado, desde que sejam preenchidos quatro critérios cumulativos. Caso esses critérios não sejam preenchidos e estejam reunidos os critérios gerais de aplicabilidade do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, as compensações pelo serviço público constituem auxílios estatais e são subordinadas aos artigos 73.º, 86.º, 87.º e 88.º do Tratado.
- (34) Podem ser necessárias compensações pelo serviço público no sector dos transportes terrestres de passageiros, a fim de que as empresas encarregadas dos serviços públicos funcionem com base em princípios e em condições que lhes permitam cumprir as suas missões. Essas compensações podem, em determinadas condições, ser compatíveis com o Tratado, em aplicação do artigo 73.º Por um lado, devem ser atribuídas para assegurar a prestação de serviços que constituam serviços de interesse geral na acepção do Tratado. Por outro lado, a fim de evitar distorções injustificadas da concorrência, essas compensações não podem ultrapassar o necessário para cobrir os custos líquidos decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respectivas receitas e um lucro razoável.
- (35) As compensações atribuídas pelas autoridades competentes em conformidade com o presente regulamento poderão, por conseguinte, ser exoneradas da obrigação de notificação prévia estabelecida no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.
- (36) O presente regulamento substitui o Regulamento (CEE) n.º 1191/69, que deverá, por conseguinte, ser revogado. No que se refere aos serviços públicos de transporte de mercadorias, um período transitório de três anos permitirá a eliminação progressiva das compensações não autorizadas pela Comissão de acordo com os artigos 73.º, 86.º, 87.º e 88.º do Tratado. Qualquer compensação concedida pela prestação de serviços públicos de transporte de passageiros, para além dos que são abrangidos pelo presente regulamento, que possa envolver auxílios estatais na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, deverá obedecer às disposições dos artigos 73.º, 86.º, 87.º e 88.º do Tratado, incluindo qualquer interpretação pertinente do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias e, em especial, o seu acórdão no processo C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Ao analisar tais casos, a Comissão deverá, por conseguinte, aplicar princípios similares aos consignados no presente regulamento ou, se for caso disso, outra legislação no domínio dos serviços de interesse económico geral.
- (37) O âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 1107/70 do Conselho, de 4 de Junho de 1970, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável ⁽²⁾, está abrangido pelo presente regulamento. O primeiro regulamento é considerado obsoleto, por limitar a aplicação do artigo 73.º do Tratado sem fornecer uma base jurídica adequada para a autorização dos actuais regimes de investimento, nomeadamente no que se refere ao investimento em infra-estruturas de transporte em parceria entre os sectores público e privado. Deverá, por conseguinte, ser revogado a fim de permitir uma aplicação do artigo 73.º do Tratado adaptada à evolução permanente do sector, sem prejuízo do presente regulamento e do Regulamento (CEE) n.º 1192/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminho-de-ferro ⁽³⁾. A fim de permitir uma mais fácil aplicação das regras comunitárias pertinentes, a Comissão proporá, em 2007, orientações relativas aos auxílios estatais para o investimento na ferrovia, incluindo o investimento em infra-estruturas.
- (38) A Comissão deverá apresentar um relatório para avaliar a aplicação do presente regulamento e a evolução da prestação de serviços públicos de transporte de passageiros na Comunidade, nomeadamente a qualidade do transporte público de passageiros e os efeitos da adjudicação por ajuste directo. Se necessário, esse relatório poderá ser acompanhado de propostas adequadas para alterar o presente regulamento,

⁽¹⁾ Col. 2003, I-7747.

⁽²⁾ JO L 130 de 15.6.1970, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 543/97 (JO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

⁽³⁾ JO L 156 de 28.6.1969, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1791/2006 (JO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivo e âmbito de aplicação

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

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

2. O presente regulamento é aplicável à exploração nacional e internacional de serviços públicos de transporte de passageiros por caminho-de-ferro propriamente dito e outros sistemas guiados e por estrada, com excepção dos serviços explorados essencialmente por razões históricas ou de interesse turístico. Os Estados-Membros podem aplicar o presente regulamento ao transporte público de passageiros por via navegável interior e, sem prejuízo do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-membros (cabotagem marítima) ⁽¹⁾, por via marítima nacional.

3. O presente regulamento não é aplicável às concessões de obras públicas na acepção da alínea a) do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 2004/17/CE, ou do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 2004/18/CE.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Transporte público de passageiros», os serviços de transporte de passageiros de interesse económico geral prestados ao público numa base não discriminatória e regular;
- b) «Autoridade competente», qualquer autoridade pública, ou agrupamento de autoridades públicas, de um ou mais Estados-Membros com poder para intervir no transporte público de passageiros numa determinada zona geográfica, ou qualquer organismo investido dessas competências;

- c) «Autoridade competente a nível local», qualquer autoridade competente cuja zona de competência geográfica não seja nacional;
- d) «Operador de serviço público», qualquer empresa pública ou privada ou agrupamento de empresas públicas ou privadas que prestem serviços públicos de transporte de passageiros ou qualquer organismo público que preste serviços públicos de transporte de passageiros;
- e) «Obrigação de serviço público», a imposição definida ou determinada por uma autoridade competente com vista a assegurar serviços públicos de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições sem contrapartidas;
- f) «Direito exclusivo», um direito que autoriza um operador de serviço público a explorar determinados serviços de transporte público de passageiros numa linha, rede ou zona específica, com exclusão de outros operadores de serviços públicos;
- g) «Compensação por serviço público», qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida directa ou indirectamente por uma autoridade competente através de recursos públicos durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou ligada a esse período;
- h) «Adjudicação por ajuste directo», a adjudicação de um contrato de serviço público a um determinado operador de serviços públicos sem qualquer processo prévio de concurso;
- i) «Contrato de serviço público», um ou vários actos juridicamente vinculativos que estabeleçam o acordo entre uma autoridade competente e um operador de serviço público para confiar a este último a gestão e a exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros sujeitos às obrigações de serviço público. Nos termos da legislação dos Estados-Membros, o contrato pode consistir igualmente numa decisão aprovada pela autoridade competente:
 - sob a forma de um acto individual de tipo legislativo ou regulamentar, ou
 - que inclua as condições em que a autoridade competente presta ela própria os serviços ou confia a sua prestação a um operador interno;
- j) «Operador interno», uma entidade juridicamente distinta, sobre a qual a autoridade competente a nível local ou, em caso de agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente a nível local, exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços;

⁽¹⁾ JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

- k) «Valor», o valor de um serviço, linha, contrato de serviço público ou regime de compensação para o transporte público de passageiros, correspondente à remuneração total, sem IVA, do operador ou operadores de serviço público, incluindo as compensações, qualquer que seja a sua natureza, concedidas pelas autoridades públicas e as receitas provenientes da venda de títulos de transporte que não sejam transferidas para a autoridade competente em causa;
- l) «Regra geral», a medida que é aplicável sem discriminação a todos os serviços de transporte público de passageiros de um mesmo tipo numa determinada zona geográfica da responsabilidade de uma autoridade competente;
- m) «Serviço público integrado de transporte de passageiros», um serviço de transportes interligados no interior de uma zona geográfica determinada, com um serviço de informações, sistema de bilhética e horário únicos.
- b) Estabelecer, antecipadamente e de modo objectivo e transparente:
- i) os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação, se for caso disso, e
 - ii) a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos,

por forma a evitar sobrecompensações. No caso de contratos de serviço público adjudicados nos termos dos n.ºs 2, 4, 5 e 6 do artigo 5.º, esses parâmetros são determinados de modo a que cada compensação não possa, em caso algum, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respectivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável;

Artigo 3.º

Contratos de serviço público e regras gerais

1. Quando uma autoridade competente decida conceder ao operador da sua escolha um direito exclusivo e/ou uma compensação, qualquer que seja a sua natureza, em contrapartida da execução de obrigações de serviço público, deve fazê-lo no âmbito de um contrato de serviço público.

2. Em derrogação do n.º 1, as obrigações de serviço público destinadas a estabelecer tarifas máximas para o conjunto dos passageiros ou para determinadas categorias de passageiros podem também ser objecto de regras gerais. A autoridade competente compensa os operadores de serviços públicos, de acordo com os princípios definidos nos artigos 4.º e 6.º e no anexo, do efeito financeiro líquido, positivo ou negativo, sobre os custos e as receitas decorrentes do cumprimento das obrigações tarifárias estabelecidas mediante regras gerais por forma a evitar sobrecompensações. Esta disposição não prejudica o direito de as autoridades competentes incluírem obrigações de serviço público que estabeleçam tarifas máximas em contratos de serviço público.

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

Artigo 4.º

Conteúdo obrigatório dos contratos de serviço público e das regras gerais

1. Os contratos de serviço público e as regras gerais devem:

- a) Definir claramente as obrigações de serviço público que os operadores de serviço público devem cumprir e as zonas geográficas abrangidas;

- c) Estabelecer as modalidades de repartição dos custos ligados à prestação dos serviços. Esses custos podem incluir, designadamente, os custos de pessoal, de energia, os encargos com as infra-estruturas, os custos de manutenção e reparação dos veículos de transporte público, do material circulante e das instalações necessárias à exploração dos serviços de transporte, os custos fixos e uma remuneração adequada dos capitais próprios.

2. Os contratos de serviço público e as regras gerais definem as modalidades de repartição das receitas ligadas à venda de títulos de transporte que podem ser conservadas pelos operadores de serviço público, transferidas para as autoridades competentes ou partilhadas entre ambos.

3. A duração dos contratos de serviço público é limitada e não pode ser superior a dez anos para os serviços de autocarro, e a quinze anos para os serviços de transporte de passageiros por caminho-de-ferro propriamente dito ou por outros sistemas guiados. A duração dos contratos de serviço público que abrangem vários modos de transporte é limitada a quinze anos se os transportes por caminho-de-ferro propriamente dito ou por outros sistemas guiados representarem mais de 50 % do valor dos serviços em questão.

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

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

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

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

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

7. Os documentos relativos aos concursos e os contratos de serviço público devem ser transparentes quanto à possibilidade ou impossibilidade de subcontratação e, caso esta seja possível, quanto à sua extensão. Em caso de subcontratação, o operador encarregado da gestão e da prestação de serviços públicos de transporte de passageiros, de acordo com o presente regulamento, é obrigado a prestar ele próprio uma parte substancial dos serviços públicos de transporte. Um contrato de serviço público que abranja simultaneamente a concepção, o estabelecimento e a exploração de serviços públicos de transporte de passageiros pode autorizar a subcontratação total para efeitos da exploração daqueles serviços. Os contratos de serviço público devem determinar, de acordo com o direito nacional e comunitário, as condições aplicáveis à subcontratação.

Artigo 5.º

Adjudicação de contratos de serviço público

1. Os contratos de serviço público devem ser adjudicados de acordo com as regras estabelecidas no presente regulamento. No entanto, os contratos de serviços ou os contratos públicos de serviços, tal como definidos nas Directivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, para o transporte público de passageiros por autocarro ou eléctrico, devem ser adjudicados nos termos dessas directivas na medida em que tais contratos não assumam a forma de contratos de concessão de serviços, tal como definidos nessas directivas. Sempre que os contratos devam ser adjudicados nos termos das Directivas 2004/17/CE ou 2004/18/CE, não se aplica o disposto nos n.ºs 2 a 6 do presente artigo.

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

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

e) Em caso de subcontratação ao abrigo do n.º 7 do artigo 4.º, o operador interno é obrigado a prestar ele próprio a maior parte do serviço público de transporte de passageiros.

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

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

No caso de um contrato de serviço público adjudicado por ajuste directo a uma pequena ou média empresa que não opere mais do que 23 veículos, estes limites podem ser aumentados para um valor anual médio estimado em menos de 2 000 000 EUR ou para a prestação anual de menos de 600 000 quilómetros de serviços públicos de transporte de passageiros.

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

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

7. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para garantir que as decisões tomadas de acordo com os n.ºs 2 a 6 possam ser revistas de forma eficaz e célere, a pedido de uma pessoa que tenha ou tenha tido interesse em obter um contrato particular, e que tenha sido ou corra o risco de ser prejudicada por uma alegada infracção, em virtude de essas decisões terem infringido o direito comunitário ou as normas nacionais que transpõem esse direito.

Quando as instâncias responsáveis pelos processos de recurso não sejam de natureza jurisdicional, as suas decisões devem ser sempre fundamentadas por escrito. Além disso, nesse caso, devem ser adoptadas disposições para garantir que qualquer medida alegadamente ilegal tomada pela instância de recurso ou qualquer falta que esta tenha alegadamente cometido no exercício dos poderes que lhe foram conferidos possa ser objecto de recurso judicial ou de recurso junto de outra instância que seja um órgão jurisdicional na acepção do artigo 234.º do Tratado e que seja independente em relação à autoridade contratante e à instância de recurso.

Artigo 6.º

Compensações pelo serviço público

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

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

Artigo 7.º

Publicação

1. Cada autoridade competente deve tornar público um relatório anual circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência, os operadores de serviço público seleccionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida. Esse relatório estabelece a distinção entre transporte por autocarro e por caminho-de-ferro, permite o controlo e a avaliação dos desempenhos, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos e, se for caso disso, presta informações sobre a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos.

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

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

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

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

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

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

- a) Nome da entidade contratante, respectivo regime de propriedade e, se for caso disso, o nome da parte ou partes que exercem o controlo legal;
- b) Duração do contrato de serviço público;
- c) Descrição dos serviços de transporte de passageiros a efectuar;
- d) Descrição dos parâmetros da compensação financeira;
- e) Objectivos qualitativos, como a pontualidade e a fiabilidade, e os prémios e as sanções aplicáveis;
- f) Condições relativas aos recursos financeiros.

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

Artigo 8.º

Transição

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

2. Sem prejuízo do n.º 3, a adjudicação de contratos de serviço público de transporte ferroviário e rodoviário deve dar cumprimento ao disposto no artigo 5.º a partir de 3 de Dezembro de 2019. Durante este período transitório, os Estados-Membros devem tomar medidas para darem gradualmente cumprimento ao disposto no artigo 5.º a fim de evitar anomalias estruturais graves, nomeadamente relacionadas com a capacidade de transporte.

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

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

- a) Antes de 26 de Julho de 2000, com base num concurso;
- b) Antes de 26 de Julho de 2000, com base num procedimento distinto do concurso;
- c) A partir de 26 de Julho de 2000, e antes de 3 de Dezembro de 2009, com base num concurso;
- d) A partir de 26 de Julho de 2000, e antes de 3 de Dezembro de 2009, com base num procedimento distinto do concurso.

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

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

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

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

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

Artigo 9.º

Compatibilidade com o Tratado

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

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

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

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

Feito em Estrasburgo, em 23 de Outubro de 2007.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
M. LOBO ANTUNES

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

Artigo 10.º

Revogação

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

2. É revogado o Regulamento (CEE) n.º 1107/70.

Artigo 11.º

Relatórios

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

Artigo 12.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor em 3 de Dezembro de 2009.

ANEXO

Regras aplicáveis à compensação nos casos referidos no n.º 1 do artigo 6.º

1. As compensações ligadas a contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo ao abrigo dos n.ºs 2, 4, 5 ou 6 do artigo 5.º ou ligadas a uma regra geral devem ser calculadas de acordo com as regras estabelecidas no presente anexo.
2. A compensação não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público. As incidências devem ser avaliadas comparando a situação em que é executada a obrigação de serviço público com a situação que teria existido se a obrigação não tivesse sido executada. Para calcular as incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como referencial as seguintes regras:

custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela autoridade ou autoridades competentes, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral,

menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação ou obrigações de serviço público em causa,

menos as receitas decorrentes da aplicação do tarifário ou quaisquer outras receitas decorrentes do cumprimento da obrigação ou obrigações de serviço público em causa,

mais um lucro razoável,

igual ao efeito financeiro líquido.
3. A execução da obrigação de serviço público pode ter um impacto sobre as eventuais actividades de transporte de um operador para além da obrigação ou obrigações de serviço público em causa. Para evitar a sobrecompensação ou a falta de compensação, devem por conseguinte ser tidos em conta, ao proceder ao cálculo da incidência financeira líquida, os efeitos financeiros quantificáveis sobre as redes do operador.
4. O cálculo dos custos e das receitas deve ser efectuado em conformidade com os princípios contabilísticos e fiscais em vigor.
5. A fim de aumentar a transparência e de evitar subvenções cruzadas, quando um operador de serviço público explora simultaneamente serviços sujeitos a obrigações de serviço público de transportes que beneficiam de compensação e outras actividades, a contabilidade dos referidos serviços públicos deve ser separada, satisfazendo, no mínimo, as seguintes condições:
 - as contas correspondentes a cada uma destas actividades de exploração devem ser separadas, e a parte dos activos correspondentes e os custos fixos devem ser afectados segundo as normas contabilísticas e fiscais em vigor,
 - todos os custos variáveis, uma contribuição adequada para os custos fixos e um lucro razoável ligados a qualquer outra actividade do operador de serviço público não podem, em caso algum, ser imputados ao serviço público em causa,
 - os custos de serviço público devem ser equilibrados pelas receitas de exploração e pelos pagamentos das autoridades públicas, sem transferência possível das receitas para outro sector de actividade do operador de serviço público.
6. Por «lucro razoável» entende-se uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no sector num determinado Estado-Membro, e que deve ter em conta o risco, ou a inexistência de risco, incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública.

-
7. O método de compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de:
- uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objectivamente, e
 - uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado.
-

REGULAMENTO (CE) N.º 1371/2007 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Outubro de 2007

relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, tendo em conta o projecto comum aprovado em 31 de Julho de 2007 pelo Comité de Conciliação ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) No âmbito da política comum de transportes, é importante garantir os direitos dos utilizadores dos serviços ferroviários de passageiros e melhorar a qualidade e a eficácia dos serviços ferroviários de passageiros, de modo a contribuir para o aumento da quota do transporte ferroviário em relação aos outros modos de transporte.
- (2) A comunicação da Comissão intitulada «Estratégia da Política dos Consumidores 2002-2006» ⁽⁴⁾ estabelece como objectivo alcançar um elevado nível de protecção dos consumidores no domínio dos transportes em conformidade com o n.º 2 do artigo 153.º do Tratado.
- (3) Dado que o passageiro dos serviços ferroviários é a parte mais fraca no contrato de transporte, os seus direitos deverão ser salvaguardados.
- (4) Os direitos dos utilizadores dos serviços ferroviários incluem a obtenção de informações sobre o serviço antes e durante a viagem. Sempre que possível, as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem prestar essas informações previamente e o mais rapidamente possível.
- (5) Serão definidos requisitos mais pormenorizados sobre a prestação de informações sobre as viagens nas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) referidas na

Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário ⁽⁵⁾.

- (6) O reforço dos direitos dos passageiros dos serviços ferroviários deverá ter como base o actual sistema de legislação internacional sobre esta matéria contido no Apêndice A — Regras uniformes relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros e Bagagens (CIV) da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) de 9 de Maio de 1980, com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de 3 de Junho de 1999 que altera a Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (Protocolo de 1999). No entanto, é conveniente alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento, de modo a proteger não só os passageiros dos serviços internacionais, mas também os passageiros dos serviços domésticos.
- (7) As empresas ferroviárias deverão cooperar para facilitar a transferência de passageiros dos serviços ferroviários de um operador para outro, através de bilhetes únicos, sempre que possível.
- (8) As informações e os bilhetes fornecidos aos passageiros dos serviços ferroviários deverão ser facilitados através da adaptação de sistemas informáticos a uma especificação comum.
- (9) A aplicação posterior dos sistemas de informação e de reservas de viagens deverá efectuar-se em conformidade com as ETI.
- (10) Os serviços ferroviários de passageiros deverão beneficiar todos os cidadãos. Consequentemente, as pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida devido a deficiência, idade ou qualquer outro factor deverão dispor de oportunidades de acesso ao transporte ferroviário comparáveis às dos restantes cidadãos. As pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida têm o mesmo direito que os restantes cidadãos em matéria de liberdade de circulação, de liberdade de escolha e de não discriminação. Nomeadamente, deverá ser dada especial atenção à necessidade de facultar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida informações relativas à acessibilidade dos serviços ferroviários, às condições de acesso do material circulante e às condições a bordo. A fim de proporcionar aos passageiros com incapacidades sensitivas toda a informação possível sobre eventuais atrasos, deverão ser eventualmente utilizados sistemas visuais e auditivos. As pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida deverão poder comprar os bilhetes a bordo do comboio sem encargos acrescidos.

⁽¹⁾ JO C 221 de 8.9.2005, p. 8.

⁽²⁾ JO C 71 de 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 28 de Setembro de 2005 (JO C 227 E de 21.9.2006, p. 490), posição comum do Conselho de 24 de Julho de 2006 (JO C 289 E de 28.11.2006, p. 1), posição do Parlamento Europeu de 18 de Janeiro de 2007 (ainda não publicada no Jornal Oficial), resolução legislativa do Parlamento Europeu de 25 de Setembro de 2007 e decisão do Conselho de 26 de Setembro de 2007.

⁽⁴⁾ JO C 137 de 8.6.2002, p. 2.

⁽⁵⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/32/CE da Comissão (JO L 141 de 2.6.2007, p. 63).

- (11) As empresas ferroviárias e os gestores de estações deverão ter em consideração as necessidades das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a aplicação das ETI relativas às pessoas com mobilidade reduzida, a fim de assegurar, no respeito das regras comunitárias de contratos públicos, o acesso a todos os edifícios e a todo o material circulante, eliminando de forma progressiva os obstáculos físicos e os impedimentos funcionais aquando da aquisição de novo equipamento, da construção de novas estações ou de um profundo trabalho de reestruturação nas estações existentes.
- (12) As empresas ferroviárias deverão estar cobertas por um seguro de acidentes, ou prever disposições equivalentes, que cubra a sua responsabilidade para com os passageiros dos serviços ferroviários. O montante mínimo do seguro das empresas ferroviárias deverá ser assunto a tratar no futuro.
- (13) O reforço dos direitos a indemnização e assistência em caso de atrasos, perda de correspondência ou anulação de um serviço deverá conduzir a maiores incentivos ao mercado do transporte ferroviário de passageiros, em benefício dos passageiros.
- (14) É conveniente que o presente regulamento crie um sistema de indemnização dos passageiros em caso de atrasos associado à responsabilidade da empresa ferroviária, similar ao sistema internacional previsto pela COTIF, nomeadamente pelo seu Apêndice CIV relativo aos direitos dos passageiros.
- (15) Caso isentem as empresas ferroviárias da aplicação das disposições do presente regulamento, os Estados-Membros deverão encorajar as empresas ferroviárias, em consulta com organizações representativas dos passageiros, a estabelecer disposições para indemnização e assistência em caso de perturbação importante do serviço ferroviário de passageiros.
- (16) É conveniente libertar as vítimas de acidentes e as pessoas que delas dependem de preocupações financeiras no período imediatamente a seguir a um acidente.
- (17) É do interesse dos passageiros dos serviços ferroviários que sejam tomadas medidas adequadas, de acordo com as autoridades públicas, para garantir a sua segurança pessoal nas estações e a bordo dos comboios.
- (18) Os passageiros dos serviços ferroviários deverão poder apresentar queixa a qualquer empresa ferroviária relativamente aos direitos e obrigações conferidos pelo presente regulamento, e ter o direito de receber uma resposta num prazo razoável.
- (19) As empresas ferroviárias deverão definir, gerir e fiscalizar normas de qualidade de serviço para os serviços ferroviários de passageiros.
- (20) O conteúdo do presente regulamento deverá ser reexaminado no respeitante ao ajustamento dos montantes financeiros face à inflação e no respeitante aos requisitos em matéria de informação e qualidade de serviço, à luz da evolução do mercado e à luz dos efeitos do presente regulamento na qualidade de serviço.
- (21) O presente regulamento não deverá prejudicar a Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽¹⁾.
- (22) Os Estados-Membros deverão estabelecer sanções aplicáveis às infracções ao presente regulamento e garantir a aplicação das mesmas. As sanções, que poderão incluir o pagamento de uma indemnização à pessoa em questão, deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (23) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, a saber, o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários e a introdução de direitos para os passageiros, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, e podem, pois, ser melhor atingidos ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (24) O presente regulamento pretende melhorar os serviços ferroviários de passageiros na Comunidade. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão poder conceder isenções a serviços em regiões em que uma parte significativa do serviço é explorada fora da Comunidade.
- (25) Em alguns Estados-Membros, as empresas ferroviárias poderão ter dificuldades para aplicar todas as disposições do presente regulamento a partir da data da sua entrada em vigor. Nesse caso, os Estados-Membros deverão poder isentar temporariamente os serviços ferroviários domésticos de passageiros de longa distância da aplicação das disposições do presente regulamento. Todavia, as isenções temporárias não poderão ter por objecto as disposições do presente regulamento que garantem às pessoas portadoras de deficiência ou às pessoas com mobilidade reduzida o acesso à viagem de comboio, nem o direito de quem pretender adquirir bilhetes para viajar de comboio a fazê-lo sem dificuldades indevidas, nem as disposições relativas à responsabilidade das empresas ferroviárias para com os passageiros e respectiva bagagem, a obrigação de essas empresas estarem cobertas por um seguro adequado e a obrigação de tomarem as medidas adequadas para garantir a segurança pessoal dos passageiros nas estações ferroviárias e nos comboios e para controlarem os riscos.

⁽¹⁾ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

- (26) Os serviços ferroviários urbanos, suburbanos e regionais de passageiros têm características diferentes dos serviços de longa distância. Assim, com excepção de certas disposições que deverão ser aplicáveis a todos os serviços ferroviários de passageiros na Comunidade, os Estados-Membros deverão poder isentar os serviços ferroviários urbanos, suburbanos e regionais de passageiros da aplicação das disposições do presente regulamento.
- (27) As medidas necessárias à execução do presente regulamento devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (28) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para aprovar medidas de execução. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, ou a completá-lo mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5º-A da Decisão 1999/468/CE,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece regras relativas às seguintes matérias:

- As informações a facultar pelas empresas ferroviárias, a celebração de contratos de transporte, a emissão de bilhetes e a aplicação de um sistema informatizado de informação e de reserva para os transportes ferroviários;
- A responsabilidade das empresas ferroviárias e respectivas obrigações em matéria de seguro para com os passageiros e respectiva bagagem;
- As obrigações das empresas ferroviárias para com os passageiros em caso de atrasos;
- A protecção e a assistência às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida que viajam de comboio;
- A definição e controlo de normas de qualidade do serviço, a gestão de riscos para a segurança pessoal dos passageiros e o tratamento das queixas; e
- Regras gerais de execução.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão alterada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

Artigo 2.º

Âmbito

- O presente regulamento aplica-se a todas as viagens e serviços ferroviários na Comunidade fornecidos por uma ou mais empresas ferroviárias titulares de licença nos termos da Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ⁽²⁾.
- O presente regulamento não é aplicável às empresas ferroviárias nem aos serviços de transporte que não possuam licença nos termos da Directiva 95/18/CE.
- A partir da data de entrada em vigor do presente regulamento, são aplicáveis a todos os serviços ferroviários de passageiros na Comunidade os artigos 9.º, 11.º, 12.º e 19.º, o n.º 1 do artigo 20.º e o artigo 26.º
- Com excepção do disposto no n.º 3, os Estados-Membros podem, numa base transparente e não discriminatória, por um período não superior a cinco anos, renovável duas vezes por um período máximo de cinco anos de cada vez, isentar os serviços ferroviários domésticos de passageiros da aplicação das disposições do presente regulamento.
- Com excepção do disposto no n.º 3 do presente artigo, os Estados-Membros podem isentar os serviços ferroviários urbanos, suburbanos e regionais de passageiros da aplicação das disposições do presente regulamento. Para distinguirem entre serviços ferroviários urbanos, suburbanos e regionais de passageiros, os Estados-Membros devem aplicar as definições da Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽³⁾. Ao aplicarem essas definições, os Estados-Membros devem respeitar os seguintes critérios: a distância, a frequência dos serviços, o número de paragens previstas, o material circulante utilizado, os sistemas de venda de bilhetes, as variações no número de passageiros entre serviços nos períodos de maior e menor tráfego, os códigos dos comboios e os horários.
- Por um período máximo de cinco anos, renovável, os Estados-Membros podem, numa base transparente e não discriminatória, isentar certos serviços ou viagens da aplicação das disposições do presente regulamento por uma parte significativa do serviço ferroviário de passageiros, que inclua pelo menos uma paragem prevista em estação, ser efectuada fora da Comunidade.
- Os Estados-Membros informam a Comissão das isenções concedidas nos termos dos n.ºs 4, 5 e 6. A Comissão deve tomar as medidas adequadas se se considerar que uma isenção não está em conformidade com o presente artigo. Até 3 de Dezembro de 2014, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre as isenções concedidas nos termos dos n.ºs 4, 5 e 6.

⁽²⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

⁽³⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/103/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Empresa ferroviária», uma empresa ferroviária na acepção do artigo 2.º da Directiva 2001/14/CE ⁽¹⁾ e qualquer outra empresa pública ou privada cuja actividade consista na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou de passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente garantida por essa empresa. Estão igualmente incluídas empresas que fornecem apenas a tracção;
2. «Empresa transportadora», a empresa ferroviária contratual com a qual o passageiro celebrou o contrato de transporte, ou uma série de empresas ferroviárias sucessivas que sejam responsáveis com base nesse contrato;
3. «Empresa transportadora substituta», a empresa ferroviária que não celebrou um contrato de transporte com o passageiro, mas à qual a empresa ferroviária parte no contrato confiou, no todo ou em parte, a realização do transporte ferroviário;
4. «Gestor de infra-estrutura», qualquer entidade ou empresa encarregada, em especial, do estabelecimento e da manutenção da infra-estrutura ferroviária, ou de parte desta, tal como definido no artigo 3.º da Directiva 91/440/CEE, nomeadamente da gestão dos sistemas de controlo e segurança da infra-estrutura; as funções de gestor de infra-estrutura numa rede ou parte de uma rede podem ser confiadas a diferentes entidades ou empresas;
5. «Gestor de estações», a entidade organizacional à qual um Estado-Membro tenha atribuído a responsabilidade pela gestão de uma estação ferroviária, que pode coincidir com o gestor de infra-estrutura;
6. «Operador turístico», um organizador ou retalhista, que não seja uma empresa ferroviária, na acepção dos pontos 2 e 3 do artigo 2.º da Directiva 90/314/CEE ⁽²⁾;
7. «Vendedor de bilhetes», um retalhista de serviços de transporte ferroviário que celebra contratos de transporte e vende bilhetes em nome de uma empresa ferroviária ou por conta própria;
8. «Contrato de transporte», um contrato de transporte a título oneroso ou gratuito celebrado entre uma empresa ferroviária ou um vendedor de bilhetes e o passageiro para prestação de um ou mais serviços de transporte;
9. «Reserva», uma autorização em suporte papel ou electrónico que confere o direito ao transporte, sujeito a disposições personalizadas de transporte previamente confirmadas;
10. «Bilhete único», um ou mais bilhetes que representem um contrato de transporte relativo a uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou várias empresas ferroviárias;
11. «Serviço ferroviário doméstico de passageiros», um serviço ferroviário, utilizado por um passageiro, que não atravessa nenhuma fronteira de um Estado-Membro;
12. «Atraso», a diferença horária entre a hora a que o passageiro deveria chegar de acordo com o horário publicado e a hora real ou prevista da sua chegada;
13. «Passe» ou «título de transporte sazonal», um bilhete para um número ilimitado de viagens que permite ao titular autorizado viajar de comboio num trajecto ou numa rede determinados durante um período de tempo especificado;
14. «Sistema Informatizado de Informação e de Reserva para os Transportes Ferroviários (SIIRTF)», um sistema informatizado que contém informações sobre os serviços ferroviários propostos pelas empresas ferroviárias; as informações armazenadas no SIIRTF relativas aos serviços de passageiros incluem:
 - a) Programação e horários dos serviços de passageiros;
 - b) Disponibilidade de lugares nos serviços de passageiros;
 - c) Tarifas e condições especiais;
 - d) Acessibilidade dos comboios para as pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida;
 - e) Meios através dos quais podem ser feitas as reservas ou emitidos os bilhetes ou os bilhetes únicos, na medida em que alguns ou todos esses meios sejam disponibilizados aos utilizadores;
15. «Pessoa portadora de deficiência» ou «Pessoa com mobilidade reduzida», qualquer pessoa que se encontre limitada na sua mobilidade quando utiliza um meio de transporte devido a qualquer incapacidade física (sensorial ou locomotora, permanente ou temporária), incapacidade ou deficiência intelectual, ou a qualquer outra causa de incapacidade, ou a idade, e cuja situação exija uma atenção adequada e a adaptação do serviço disponibilizado a todos os passageiros às suas necessidades específicas;
16. «Condições gerais de transporte», as condições da empresa transportadora sob a forma de condições gerais ou tarifas legalmente em vigor em cada Estado-Membro e que, com a celebração do contrato de transporte, se tenham tornado parte integrante do mesmo;
17. «Veículo», um veículo a motor ou um reboque transportado por ocasião do transporte de passageiros.

⁽¹⁾ Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária (JO L 75 de 15.3.2001, p. 29). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/49/CE.

⁽²⁾ Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de Junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados (JO L 158 de 23.6.1990, p. 59).

CAPÍTULO II

CONTRATO DE TRANSPORTE, INFORMAÇÃO E BILHETES*Artigo 4.º***Contrato de transporte**

Sob reserva do presente capítulo, a celebração e execução de um contrato de transporte e a prestação de informações e fornecimento de bilhetes regem-se pelos títulos II e III do anexo I.

*Artigo 5.º***Bicicletas**

As empresas ferroviárias devem permitir aos passageiros o transporte de bicicletas nos comboios, eventualmente mediante pagamento, se as bicicletas forem de fácil manuseamento, se o seu transporte não prejudicar o serviço ferroviário em questão e se o material circulante o permitir.

*Artigo 6.º***Proibição de restrições e estipulação de limites**

1. As obrigações para com os passageiros nos termos do presente regulamento não podem ser limitadas ou anuladas, nomeadamente por exclusão ou cláusula restritiva do contrato de transporte.

2. As empresas ferroviárias podem propor condições contratuais mais favoráveis para o passageiro do que as condições estabelecidas pelo presente regulamento.

*Artigo 7.º***Obrigação de informar da supressão de serviços**

As empresas ferroviárias ou, se for caso disso, as autoridades competentes responsáveis por um contrato público de serviço ferroviário, tornam públicas, pelos meios adequados e antes da respectiva aplicação, as decisões de suprimir serviços.

*Artigo 8.º***Informações relativas às viagens**

1. Sem prejuízo do artigo 10.º, as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes que propõem contratos de transporte em nome de uma ou mais empresas ferroviárias devem facultar ao passageiro, quando este o peça, pelo menos as informações previstas na parte I do anexo II, relativas a viagens para as quais é proposto um contrato de transporte pela empresa ferroviária em questão. Os vendedores de bilhetes que propõem contratos de transporte por conta própria, bem como os operadores turísticos, devem facultar essas informações quando disponíveis.

2. As empresas ferroviárias devem facultar aos passageiros, durante as viagens pelo menos as informações previstas na parte II do anexo II.

3. As informações a que se referem os n.ºs 1 e 2 devem ser facultadas na forma mais adequada. Deve ser dispensada particular atenção às necessidades das pessoas portadoras de deficiência auditiva e/ou visual.

*Artigo 9.º***Disponibilidade de bilhetes, bilhetes únicos e reservas**

1. As empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem propor, sempre que disponíveis, bilhetes, bilhetes únicos e reservas.

2. Sem prejuízo do n.º 4, as empresas ferroviárias devem distribuir bilhetes aos passageiros pelo menos através de um dos seguintes postos de venda:

- a) Bilheteiras ou máquinas de venda automática;
- b) Telefone, internet ou qualquer outra tecnologia de informação generalizadamente disponível;
- c) A bordo do comboio.

3. Sem prejuízo dos n.ºs 4 e 5, as empresas ferroviárias devem distribuir bilhetes para serviços prestados no quadro de contratos de serviço público pelo menos através de um dos seguintes postos de venda:

- a) Bilheteiras ou máquinas de venda automática;
- b) A bordo do comboio.

4. As empresas ferroviárias devem dar a possibilidade de se obterem bilhetes para o serviço respectivo a bordo do comboio, salvo se isso for restringido ou recusado por questões de segurança ou de política antifraude, por reserva obrigatória do comboio ou por motivos comerciais fundamentados.

5. Caso não existam bilheteiras ou máquinas de venda automática na estação ferroviária de partida, os passageiros devem ser informados nessa estação sobre:

- a) A possibilidade de adquirirem o bilhete por telefone, por internet ou a bordo do comboio, bem como sobre os procedimentos a seguir;
- b) A localização da estação ferroviária mais próxima onde existam bilheteiras e/ou máquinas de venda automática.

*Artigo 10.º***Sistemas de informação e de reservas**

1. Para a prestação de informações e para a emissão de bilhetes previstas no presente regulamento, as empresas ferroviárias e os vendedores de bilhetes devem utilizar o SIIRTF, a estabelecer nos termos do presente artigo.

2. Para efeitos do presente regulamento, devem ser aplicadas as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) referidas na Directiva 2001/16/CE.

3. A Comissão, com base numa proposta apresentada pela Agência Ferroviária Europeia (AFE), deve aprovar as ETI das aplicações telemáticas para passageiros até 3 de Dezembro de 2010. As ETI devem permitir a prestação das informações previstas no anexo II e a emissão de bilhetes nos termos do presente regulamento.

4. As empresas ferroviárias devem adaptar o seu SIIRTF de acordo com os requisitos definidos nas ETI, em conformidade com um plano de instalação definido nas ETI.

5. Sob reserva do disposto na Directiva 95/46/CE, nem a empresa ferroviária, nem o vendedor de bilhetes devem comunicar a outras empresas ferroviárias e/ou vendedores de bilhetes informações pessoais sobre as reservas específicas que tivessem feito.

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS PELOS PASSAGEIROS E SUAS BAGAGENS

Artigo 11.º

Responsabilidade em relação aos passageiros e à bagagem

Sob reserva do presente capítulo, e sem prejuízo de legislação nacional aplicável que garanta aos passageiros indemnização adicional por danos, a responsabilidade das empresas ferroviárias em relação aos passageiros e suas bagagens rege-se pelos capítulos I, III e IV do título IV e pelos títulos VI e VII do anexo I.

Artigo 12.º

Seguro

1. Pela obrigação estabelecida no artigo 9.º da Directiva 95/18/CE, no que se refere à responsabilidade pelos passageiros, entende-se a obrigação de a empresa ferroviária dispor de um seguro adequado, ou prever disposições equivalentes, de modo a cobrir as responsabilidades que lhe cabem ao abrigo do presente regulamento.

2. A Comissão deve apresentar ao Conselho e ao Parlamento Europeu um relatório sobre a fixação de um montante mínimo de seguro para as empresas ferroviárias até 3 de Dezembro de 2010. Se for caso disso, esse relatório deve ser acompanhado de propostas adequadas ou de recomendações sobre o assunto.

Artigo 13.º

Pagamentos adiantados

1. Em caso de ferimentos ou de morte de um passageiro, a empresa ferroviária deve, nos termos do n.º 5 do artigo 26.º do anexo I, pagar, sem demora — e em todo o caso no prazo máximo de 15 dias a contar do estabelecimento da identidade da pessoa singular com direito a indemnização —, os adiantamentos que permitam fazer face a necessidades económicas imediatas, numa base proporcional ao dano sofrido.

2. Sem prejuízo do n.º 1, em caso de morte, os adiantamentos não devem ser inferiores a 21 000 EUR por passageiro.

3. O pagamento de um adiantamento não significa reconhecimento da responsabilidade e pode ser deduzido dos montantes pagos posteriormente a título do presente regulamento, mas não é reembolsável, excepto nos casos em que o dano tenha sido causado por negligência ou por culpa do passageiro, ou quando a pessoa que tiver recebido o adiantamento não for a pessoa com direito a indemnização.

Artigo 14.º

Contestação da responsabilidade

Mesmo que conteste a sua responsabilidade pelos danos corporais causados a um passageiro por si transportado, a empresa ferroviária deve fazer todos os esforços razoáveis para prestar assistência a um passageiro que peça uma indemnização a terceiros.

CAPÍTULO IV

ATRASOS, PERDA DE CORRESPONDÊNCIAS E ANULAÇÕES

Artigo 15.º

Responsabilidade por atrasos, perda de correspondências e anulações

Sob reserva do presente capítulo, a responsabilidade das empresas ferroviárias por atrasos, perda de correspondências e anulações rege-se pelo capítulo II do título IV do anexo I.

Artigo 16.º

Reembolso e reencaminhamento

Quando houver motivos para prever que o atraso à chegada ao destino final será superior a 60 minutos em relação ao previsto no contrato de transporte, os passageiros devem de imediato poder escolher entre:

- O reembolso do custo total do bilhete, nas condições em que foi pago, para a parte ou partes da viagem não efectuadas, e para a parte ou partes já efectuadas, caso a viagem já não se justifique em relação ao seu plano de viagem inicial, bem como, se pertinente, uma viagem de regresso ao ponto de partida inicial na primeira oportunidade. O pagamento do reembolso deve fazer-se nas mesmas condições que o pagamento da indemnização prevista no artigo 17.º; ou
- O prosseguimento da viagem ou o reencaminhamento para o destino final, em condições de transporte equivalentes, na primeira oportunidade; ou
- O prosseguimento da viagem ou o reencaminhamento para o destino final, em condições de transporte equivalentes, numa data posterior da sua conveniência.

Artigo 17.º**Indemnização do preço do bilhete**

1. Sem perder o direito ao transporte, o passageiro confrontado com um atraso entre o local de partida e o local de destino indicados no bilhete, pelo qual o bilhete não tenha sido reembolsado nos termos do artigo 16.º pode pedir uma indemnização à empresa ferroviária pelo atraso. As indemnizações mínimas em caso de atrasos são atribuídas do seguinte modo:

- a) 25 % do preço do bilhete em caso de atrasos de 60 a 119 minutos;
- b) 50 % do preço do bilhete em caso de atrasos iguais ou superiores a 120 minutos.

Os passageiros titulares de um passe ou de um título de transporte sazonal, confrontados com sucessivos atrasos ou anulações durante o seu período de validade, podem pedir uma indemnização adequada de acordo com as disposições da empresa ferroviária em matéria de indemnização. Estas disposições devem indicar os critérios aplicáveis para determinar os atrasos e para efectuar o cálculo das indemnizações.

A indemnização pelo atraso é calculada em função do preço efectivamente pago pelo passageiro pelo serviço que sofreu atraso.

Quando o contrato de transporte for para uma viagem de ida e volta, a indemnização tanto para o trajecto de ida como para o de volta deve ser calculada em função de metade do preço pago pelo bilhete. Do mesmo modo, o preço por um serviço resultante de um atraso em qualquer tipo de contrato de transporte que preveja vários trajectos consecutivos deve ser calculado na proporção do preço total do bilhete.

O cálculo do tempo de atraso não deve ter em conta os atrasos que a empresa ferroviária possa provar terem ocorrido fora dos territórios a que se aplica o Tratado que institui a Comunidade.

2. A indemnização do preço do bilhete deve ser paga no prazo de um mês a contar da apresentação do pedido de indemnização. A indemnização pode ser paga em vales e/ou outros serviços se os termos do contrato forem flexíveis (especialmente no que respeita ao período de validade e ao destino). A indemnização deve ser paga em dinheiro, a pedido do passageiro.

3. Da indemnização do preço do bilhete não podem ser deduzidos os custos da transacção financeira, como taxas, despesas de telefone ou selos. As empresas ferroviárias podem prever um limiar mínimo abaixo do qual não sejam pagas indemnizações. Esse limiar não pode ser superior a EUR 4.

4. O passageiro não tem direito a indemnização se for informado do atraso antes de comprar o bilhete, ou se o atraso resultante da continuação da viagem num serviço diferente ou do reencaminhamento for inferior a 60 minutos.

Artigo 18.º**Assistência**

1. Em caso de atrasos na chegada ou partida, os passageiros devem ser informados da situação e da hora prevista de partida e de chegada pela empresa ferroviária ou pelo gestor de estações, assim que essa informação esteja disponível.

2. Em caso de atrasos de mais de 60 minutos nos termos do n.º 1, também devem ser oferecidos gratuitamente aos passageiros:

- a) Refeições e bebidas conforme for razoável em função do tempo de espera, se estiverem disponíveis no comboio ou na estação ou puderem razoavelmente ser fornecidas;
- b) Alojamento em hotel ou outro tipo de alojamento, e transporte entre a estação ferroviária e o alojamento, nos casos em que seja necessária uma estadia de uma ou mais noites, ou em que seja necessário prolongar uma estadia, se e onde, na prática, houver condições para tal;
- c) Se o comboio ficar bloqueado na linha, transporte do comboio para a estação ferroviária, para o ponto de partida de um transporte alternativo ou para o destino final do serviço, se e onde, na prática, houver condições para tal.

3. Se o serviço de transporte ferroviário não puder continuar, as empresas ferroviárias devem organizar assim que possível serviços de transporte alternativos para os passageiros.

4. As empresas ferroviárias devem apor no bilhete, a pedido do passageiro, uma certificação de que o serviço ferroviário sofreu um atraso, originou a perda de uma correspondência ou foi anulado, consoante o caso.

5. Na aplicação do disposto nos n.ºs 1, 2 e 3, a empresa ferroviária operadora deve dar especial atenção às necessidades das pessoas portadoras de deficiência ou das pessoas com mobilidade reduzida e aos seus acompanhantes.

CAPÍTULO V**PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA OU PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA****Artigo 19.º****Direito ao transporte**

1. As empresas ferroviárias e os gestores de estações, com a participação activa de organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, devem estabelecer, ou ter em vigor, regras de acesso não discriminatórias aplicáveis ao transporte de pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida.

2. As reservas e bilhetes para pessoas portadoras de deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida não devem ter custos adicionais. A empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes ou o operador turístico não podem recusar-se a aceitar uma reserva ou a emitir um bilhete a uma pessoa portadora de deficiência ou a uma pessoa com mobilidade reduzida, nem exigir que a mesma seja acompanhada por outra pessoa, excepto se for estritamente necessário para cumprir as regras de acesso a que se refere o n.º 1.

Artigo 20.º

Informação para pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida

1. Se tal for pedido, a empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes ou o operador turístico devem dar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida informações sobre a acessibilidade dos serviços ferroviários e sobre as condições de acesso do material circulante, com base nas regras de acesso a que se refere o n.º 1 do artigo 19.º, e informá-las sobre as condições a bordo.

2. Quando a empresa ferroviária, o vendedor de bilhetes e/ou o operador turístico fizerem uso da isenção prevista no n.º 2 do artigo 19.º, devem, se tal for pedido, informar por escrito a pessoa portadora de deficiência ou pessoa com mobilidade reduzida dos motivos que os levaram a assumir essa posição, no prazo de cinco dias úteis a contar da data de recusa da reserva ou da emissão do bilhete, ou da imposição da condição de acompanhamento.

Artigo 21.º

Acessibilidade

1. As empresas ferroviárias e os gestores de estações devem assegurar, mediante a aplicação das ETI relativas às pessoas com mobilidade reduzida, a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida às estações, aos cais, ao material circulante e a todas as instalações.

2. Na falta de pessoal de acompanhamento a bordo do comboio ou na estação, as empresas ferroviárias e os gestores de estações devem fazer todos os esforços razoáveis para que as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida possam ter acesso a viajar de comboio.

Artigo 22.º

Assistência nas estações ferroviárias

1. Por ocasião da partida, do trânsito ou da chegada de uma pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida a uma estação ferroviária com pessoal adequado, o gestor da estação deve prestar gratuitamente a assistência necessária para que a pessoa possa, relativamente ao serviço para o qual tenha adquirido bilhete, embarcar para iniciar a viagem ou desembarcar à chegada, sem prejuízo das regras de acesso a que se refere o n.º 1 do artigo 19.º

2. Os Estados-Membros podem prever uma excepção ao n.º 1, caso as pessoas viajem em serviços que estejam sujeitos a contratos de serviço público adjudicados nos termos do direito comunitário, desde que a autoridade competente tenha criado condições ou instrumentos alternativos que garantam um nível de acessibilidade dos serviços de transporte equivalente ou superior.

3. No caso de estações sem pessoal adequado, as empresas ferroviárias e os gestores de estações devem assegurar que sejam afixadas, de acordo com as regras de acesso a que se refere o n.º 1 do artigo 19.º, informações facilmente acessíveis relativas às estações com pessoal adequado mais próximas e à assistência directamente disponibilizada a pessoas portadoras de deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida.

Artigo 23.º

Assistência a bordo

Sem prejuízo das regras de acesso a que se refere o n.º 1 do artigo 19.º, as empresas ferroviárias devem prestar às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida assistência gratuita a bordo do comboio e durante o embarque e desembarque.

Para efeitos do presente artigo, por assistência a bordo entendem-se todos os esforços razoáveis para prestar assistência a uma pessoa portadora de deficiência ou a uma pessoa com mobilidade reduzida por forma a permitir-lhe ter acesso no comboio aos mesmos serviços que os demais passageiros, se o grau de deficiência ou de redução da mobilidade da pessoa em causa não lhe permitir ter acesso a esses serviços autonomamente e em segurança.

Artigo 24.º

Condições para a prestação de assistência

As empresas ferroviárias, os gestores de estações, os vendedores de bilhetes e os operadores turísticos devem trabalhar em cooperação a fim de prestar assistência a pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida nos termos dos artigos 22.º e 23.º, de acordo com as alíneas que se seguem:

- a) A assistência deve ser prestada desde que a empresa ferroviária, o gestor de estações, o vendedor de bilhetes ou o operador turístico a que o bilhete tenha sido adquirido sejam informados, pelo menos com 48 horas de antecedência, da necessidade de assistência da pessoa. Se o bilhete abranger viagens múltiplas, basta fazer uma única comunicação, desde que sejam facultadas informações adequadas sobre a articulação das diferentes viagens consecutivas;
- b) As empresas ferroviárias, os gestores de estações, os vendedores de bilhetes e os operadores turísticos devem tomar todas as medidas necessárias para a recepção das comunicações;
- c) À falta da informação prevista na alínea a), a empresa ferroviária e o gestor de estações devem fazer, na medida do possível, todas as diligências para prestar a assistência necessária para que a pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida possa efectuar a viagem;

- d) Sem prejuízo da competência de outras entidades relativamente a zonas localizadas fora do recinto da estação ferroviária, o gestor de estações ou qualquer outra pessoa autorizada deve designar os pontos, dentro e fora da estação ferroviária, onde as pessoas portadoras de deficiência e pessoas com mobilidade reduzida podem anunciar a sua chegada à estação e, se necessário, pedir assistência;
- e) A assistência deve ser prestada desde que a pessoa portadora de deficiência ou a pessoa com mobilidade reduzida se apresente no ponto designado à hora estabelecida pela empresa ferroviária ou pelo gestor da estação que presta a assistência. A hora estabelecida não deve exceder 60 minutos antes da hora de partida publicada ou da hora a que todos os passageiros devem registar-se. Se não tiver sido estabelecida uma hora precisa para que se apresente, deve a pessoa portadora de deficiência ou a pessoa com mobilidade reduzida apresentar-se no local designado o mais tardar 30 minutos antes da hora de partida publicada ou da hora a que todos os passageiros devem registar-se.

Artigo 25.º

Indemnização pelo equipamento de mobilidade ou outro equipamento específico

Se a empresa ferroviária for responsável pela perda total ou parcial do equipamento de mobilidade ou outro equipamento específico utilizado pela pessoa portadora de deficiência ou pela pessoa com mobilidade reduzida, ou por danos sofridos por esse equipamento, não é aplicável qualquer limite financeiro.

CAPÍTULO VI

SEGURANÇA, QUEIXAS E QUALIDADE DO SERVIÇO

Artigo 26.º

Segurança pessoal dos passageiros

De acordo com as autoridades públicas, as empresas ferroviárias, os gestores de infra-estruturas e os gestores de estações devem tomar as medidas adequadas, dentro das respectivas esferas de competência, adaptando-as ao nível de segurança definido pelas autoridades públicas, para garantir a segurança pessoal dos passageiros nas estações ferroviárias e nos comboios e para gerir as situações de risco. Devem cooperar e trocar informações sobre as melhores práticas no que respeita à prevenção de actos susceptíveis de deteriorar o nível de segurança.

Artigo 27.º

Queixas

1. As empresas ferroviárias devem criar um mecanismo de tratamento de queixas para os direitos e obrigações abrangidos pelo presente regulamento. Devem facultar aos passageiros todas as informações disponíveis sobre os seus contactos e a sua língua ou as suas línguas de trabalho.

2. Os passageiros podem apresentar queixa a qualquer empresa ferroviária implicada. O destinatário da queixa deve dar uma resposta fundamentada no prazo de um mês, ou, em casos justificados, informar o passageiro de quando poderá ter resposta, no prazo máximo de três meses a contar da data da apresentação da queixa.

3. A empresa ferroviária deve publicar no relatório anual mencionado no artigo 28.º o número e tipo de queixas recebidas, as queixas tratadas, o tempo de resposta e as medidas eventualmente tomadas para melhorar a situação.

Artigo 28.º

Normas de qualidade do serviço

1. As empresas ferroviárias devem definir normas de qualidade do serviço e aplicar um sistema de gestão da qualidade para manter a qualidade do serviço. As normas de qualidade do serviço devem, no mínimo, contemplar os aspectos enumerados no anexo III.

2. As empresas ferroviárias devem controlar o seu próprio desempenho à luz das normas de qualidade do serviço. As empresas ferroviárias devem publicar todos os anos um relatório sobre o seu desempenho em termos de qualidade do serviço, a par do seu relatório anual. Os relatórios sobre o desempenho em termos de qualidade do serviço devem ser publicados no sítio internet das empresas ferroviárias e, além disso, disponibilizados no sítio internet da AFE.

CAPÍTULO VII

INFORMAÇÃO E EXECUÇÃO

Artigo 29.º

Informação dos passageiros sobre os seus direitos

1. Ao venderem bilhetes para viagens ferroviárias, as empresas ferroviárias, os gestores de estações e os operadores turísticos devem informar os passageiros dos seus direitos e obrigações ao abrigo do presente regulamento. A fim de darem cumprimento a este dever de informação, as empresas ferroviárias, os gestores de estações e os operadores turísticos podem utilizar uma síntese do presente regulamento, preparada pela Comissão em todas as línguas oficiais da União Europeia e que lhes seja disponibilizada.

2. As empresas ferroviárias e os gestores de estações devem informar os passageiros de maneira adequada, nas estações e a bordo do comboio, sobre como contactar o organismo ou organismos designados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 30.º

Artigo 30.º

Execução

1. Cada Estado-Membro designa um organismo ou os organismos responsáveis pela execução do presente regulamento. Cada organismo toma as medidas necessárias para garantir que os direitos dos passageiros sejam respeitados.

O organismo deve ser independente na sua organização, decisões de financiamento, estrutura jurídica e tomada de decisões em relação aos gestores de infra-estruturas, aos organismos de tarifação, aos organismos de reparação e às empresas ferroviárias.

Os Estados-Membros informam a Comissão de qual o organismo ou organismos designados nos termos do presente número, e das respectivas competências.

2. Os passageiros podem apresentar queixa por alegada infracção do presente regulamento junto do organismo competente designado nos termos do n.º 1 ou junto de qualquer outro organismo competente designado por um Estado-Membro.

Artigo 31.º

Cooperação entre organismos de execução

Os organismos de execução previstos no artigo 30.º trocam informações sobre a sua actividade e sobre os seus princípios e a sua prática em matéria de tomada de decisões, com vista à coordenação desses princípios em toda a Comunidade. A Comissão apoia-os nessa tarefa.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 32.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem o regime de sanções aplicável em caso de infracção das disposições do presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir que tal regime seja aplicado. As sanções impostas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar esse regime e essas medidas à Comissão até 3 de Junho de 2010, devendo também notificar sem demora qualquer alteração subsequente de que os mesmos sejam objecto.

Artigo 33.º

Anexos

As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento através da alteração dos anexos, com excepção do anexo I, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 35.º

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

Feito em Estrasburgo, em 23 de Outubro de 2007.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Artigo 34.º

Disposições de alteração

1. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, necessárias à execução dos artigos 2.º, 10.º e 12.º são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 35.º

2. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento através do ajustamento dos montantes financeiros a que se refere o presente regulamento, com excepção dos do anexo I, em função da inflação, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 35.º

Artigo 35.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité instituído pelo artigo 11.º-A da Directiva 91/440/CEE.

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

Artigo 36.º

Relatório

A Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e os resultados do presente regulamento, nomeadamente sobre as normas de qualidade do serviço, até 3 de Dezembro de 2012.

O relatório deve basear-se nas informações a prestar nos termos do presente regulamento e do artigo 10.º-B da Directiva 91/440/CEE. O relatório deve ser acompanhado, se necessário, de propostas adequadas.

Artigo 37.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor vinte e quatro meses após a data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

ANEXO I

Extracto das regras uniformes relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros e Bagagens (CIV)*Apêndice A*

da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) de 9 de Maio de 1980, alterada pelo Protocolo de 3 de Junho de 1999 que altera a Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários

TÍTULO II

CELEBRAÇÃO E EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE*Artigo 6.º***Contrato de transporte**

1. Mediante um contrato de transporte, o transportador compromete-se a transportar o passageiro e, se for caso disso, bagagens e veículos ao local de destino, bem como entregar as bagagens e os veículos no local de destino.
2. O contrato de transporte deve constar num ou mais títulos de transporte entregues ao passageiro. Todavia, sem prejuízo do artigo 9.º, a ausência, a irregularidade ou a perda do título de transporte não afecta nem a existência nem a validade do contrato que permanece sujeito às presentes regras uniformes.
3. O título de transporte faz fé, até prova em contrário, da celebração e do conteúdo do contrato de transporte.

*Artigo 7.º***Título de transporte**

1. As condições gerais de transporte determinam a forma e o conteúdo dos títulos de transporte assim como a língua e os caracteres em que os mesmos devem ser impressos e preenchidos.
2. Devem constar no título de transporte, pelo menos:
 - a) O transportador ou os transportadores;
 - b) A indicação de que o transporte está sujeito, não obstante cláusula em contrário, às presentes regras uniformes; tal indicação pode ser feita com a sigla CIV;
 - c) Qualquer outra indicação necessária que comprove a celebração e o conteúdo do contrato de transporte e que permita ao passageiro fazer valer os seus direitos decorrentes do contrato.
3. O passageiro deve certificar-se, no momento da recepção do título de transporte, de que este corresponde às suas indicações.
4. O título de transporte é transmissível se não for nominativo e a viagem não se tiver iniciado.
5. O título de transporte pode ser estabelecido sob forma de registo electrónico de dados transformáveis em símbolos de escrita legíveis. Os procedimentos utilizados no registo e tratamento de dados devem ser equivalentes do ponto de vista funcional, nomeadamente no que diz respeito à força probatória do título de transporte representado por tais dados.

*Artigo 8.º***Pagamento e reembolso do preço de transporte**

1. Salvo convenção em contrário entre o passageiro e o transportador, o preço de transporte é pago antecipadamente.
2. As condições gerais de transporte determinam as condições de reembolso do preço de transporte.

*Artigo 9.º***Direito ao transporte. Não admissão ao transporte**

1. Desde o início da viagem, o passageiro deve ser portador de um título de transporte válido e apresentá-lo no momento de controlo dos títulos de transporte. As condições gerais de transporte podem prever:
 - a) O pagamento, pelo passageiro que não apresentar um título de transporte válido, de uma sobretaxa para além do preço do transporte;
 - b) A exclusão do passageiro que recusar o pagamento imediato do preço do transporte ou da sobretaxa;
 - c) A possibilidade de reembolso da sobretaxa e respectivas condições.
2. As condições gerais de transporte podem prever a não admissão ao transporte ou a exclusão do transporte durante o percurso de todo o passageiro que:
 - a) Constitua um perigo quer para a segurança e o bom funcionamento da exploração quer para a segurança de outros passageiros;
 - b) Incomode de forma intolerável os outros passageiros;

bem como a perda do direito ao reembolso quer do preço do transporte quer da quantia paga para o transporte das bagagens.

*Artigo 10.º***Cumprimento das formalidades administrativas**

O passageiro deve cumprir as formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas.

*Artigo 11.º***Supressão e atraso de comboios. Perda de correspondência**

O transportador deve, se for caso disso, certificar no título de transporte que o comboio foi suprimido ou que se perdeu a correspondência.

TÍTULO III

TRANSPORTE DE VOLUMES DE MÃO, ANIMAIS, BAGAGENS E VEÍCULOS

Capítulo I

Disposições comuns*Artigo 12.º***Objectos e animais autorizados**

1. O passageiro pode levar consigo objectos fáceis de transportar (volumes de mão) e animais vivos, em conformidade com as condições gerais de transporte. Pode ainda levar consigo objectos que causem transtorno, nos termos das disposições específicas constantes das condições gerais de transporte. São excluídos do transporte objectos ou animais que possam importunar ou incomodar os passageiros ou causar dano.
2. O passageiro pode expedir, como bagagem, objectos e animais, de acordo com as condições gerais de transporte.
3. O transportador pode admitir o transporte de veículos por ocasião de um transporte de passageiros nos termos previstos nas condições gerais de transporte.
4. O transporte de mercadorias perigosas como volume de mão, bagagem e no interior de ou sobre veículos que, de acordo com o presente título, sejam transportados pela via ferroviária, deve ser efectuado em conformidade com o Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID).

*Artigo 13.º***Verificação**

1. O transportador tem o direito de, em caso de presunção grave de incumprimento das condições de transporte, verificar se os objectos (volumes de mão, bagagens, veículos, incluindo o seu carregamento) e animais transportados obedecem às condições de transporte, quando as leis e prescrições do Estado onde a verificação deva ter lugar a não proibam. O passageiro deve ser convidado a assistir à verificação. Se não se apresentar ou não for possível contactá-lo, o transportador deve solicitar a presença de duas testemunhas independentes.
2. Sempre que se demonstre o incumprimento das condições de transporte, o transportador pode exigir ao passageiro o pagamento das despesas ocasionadas pela verificação.

*Artigo 14.º***Cumprimento das formalidades administrativas**

O passageiro deve, ao ser transportado, observar as formalidades exigidas pelas alfândegas ou por outras autoridades administrativas durante o transporte de objectos (volumes de mão, bagagens, veículos, incluindo o seu carregamento) e de animais. O passageiro deve assistir à verificação dos objectos, salvo excepção prevista nas leis e prescrições de cada Estado.

Capítulo II

Volumes de mão e animais*Artigo 15.º***Vigilância**

A guarda dos volumes de mão e dos animais que o passageiro transportar consigo fica a seu cargo.

Capítulo III

Bagagens*Artigo 16.º***Expedição das bagagens**

1. As obrigações contratuais relativas ao encaminhamento de bagagens devem constar na senha de bagagens entregue ao passageiro.
2. Sem prejuízo do artigo 22.º, a ausência, a irregularidade ou a perda da senha de bagagens não afecta nem a existência nem a validade das convenções relativas ao encaminhamento das bagagens, as quais permanecem sujeitas às presentes regras uniformes.
3. A senha de bagagens faz fé, até prova em contrário, do registo das bagagens e das condições do seu transporte.
4. Até prova em contrário, presume-se que as bagagens estivessem em aparente bom estado no momento em que ficaram a cargo do transportador e que o número e o peso dos volumes correspondessem às indicações contidas na senha de bagagens.

*Artigo 17.º***Senha de bagagens**

1. As condições gerais de transporte determinam a forma e o conteúdo da senha de bagagens assim como a língua e os caracteres em que os mesmos devem ser impressos e preenchidos. Aplica-se, por analogia, o artigo 7.º, n.º 5.
2. Devem constar na senha de bagagens, pelo menos:
 - a) O transportador ou os transportadores;
 - b) A indicação de que o transporte está sujeito, não obstante cláusula em contrário, às presentes regras uniformes; tal indicação pode ser feita com a sigla CIV;

- c) Qualquer outra indicação necessária que comprove a celebração e o conteúdo do contrato de transporte e que permita ao passageiro fazer valer os seus direitos decorrentes do contrato.
3. O passageiro deve certificar-se, no momento da recepção da senha de bagagens, de que esta corresponde às suas indicações.

Artigo 18.º

Registo e transporte

1. Salvo excepção prevista nas condições gerais de transporte, o registo das bagagens só se efectua mediante apresentação de um título de transporte válido pelo menos até ao local de destino das bagagens. Além disso, o registo efectua-se de acordo com as disposições vigentes no local de expedição.
2. Sempre que as condições gerais de transporte prevejam a admissão de bagagens para transporte sem a apresentação de um título de transporte, as disposições das presentes regras uniformes que fixam os direitos e as obrigações do passageiro em relação às suas bagagens aplicam-se, por analogia, ao expedidor das mesmas.
3. O transportador pode encaminhar as bagagens por comboio ou meio de transporte e itinerário diferentes dos que o passageiro utilizar.

Artigo 19.º

Pagamento do preço do transporte das bagagens

Salvo convenção em contrário entre o passageiro e o transportador, o preço do transporte das bagagens é pago no momento do registo.

Artigo 20.º

Marcação das bagagens

O passageiro deve indicar em cada volume, em local bem visível, de forma suficientemente clara e inamovível:

- a) O seu nome e a sua morada;
- b) O local de destino.

Artigo 21.º

Direito de dispor das bagagens

1. Se as circunstâncias o permitirem e as disposições aduaneiras ou de outras autoridades administrativas a isso não se opuserem, o passageiro pode pedir a restituição das bagagens no local de expedição contra a entrega da senha de bagagens e, sempre que previsto nas condições gerais de transporte, contra apresentação do título de transporte.
2. As condições gerais de transporte podem prever outras disposições relativas ao direito de dispor das bagagens, nomeadamente alterações do local de destino e eventuais consequências financeiras que o passageiro venha a suportar.

Artigo 22.º

Entrega

1. A entrega das bagagens faz-se contra a entrega da senha de bagagens e, se for caso disso, contra o pagamento de despesas que onerem a remessa.

O transportador tem o direito de, sem a isso ser obrigado, verificar se o portador da senha tem legitimidade para receber as bagagens.

2. São equiparadas à entrega feita ao portador da senha, sempre que efectuadas de acordo com as disposições vigentes no local de destino:
- a) A remessa das bagagens às autoridades aduaneiras ou de barreira nos seus locais de expedição ou nos seus entrepostos, quando estes não estejam à guarda do transportador;
- b) A entrega de animais vivos a terceiros.

3. O portador da senha de bagagens pode pedir a entrega das bagagens no local de destino logo que tenha decorrido o tempo acordado e, se for caso disso, o tempo necessário para as operações efectuadas pela alfândega ou por outras autoridades administrativas.
4. Na falta de entrega da senha de bagagens, o transportador só é obrigado a entregar as bagagens a quem justificar o seu direito; se esta justificação for considerada insuficiente, o transportador pode exigir uma caução.
5. As bagagens são entregues no local de destino para o qual tenham sido registadas.
6. O portador da senha de bagagens a quem as bagagens não sejam entregues pode exigir que o dia e a hora em que tenha solicitado a entrega sejam mencionados na senha de bagagens em conformidade com o n.º 3.
7. O interessado pode recusar a recepção das bagagens se o transportador não der seguimento ao pedido de verificação das bagagens, a fim de que se demonstre qualquer dano que tenha sido alegado.
8. A entrega das bagagens é efectuada de acordo com as disposições vigentes no local de destino.

Capítulo IV

Veículos

Artigo 23.º

Condições de transporte

As disposições especiais para o transporte de veículos, incluídas nas condições gerais de transporte, determinam, nomeadamente, as condições de admissão ao transporte, de registo, de carga e de transporte, de descarga e de entrega, bem como as obrigações do passageiro.

Artigo 24.º

Senha de transporte

1. As obrigações contratuais relativas ao transporte de veículos devem constar da senha de transporte entregue ao passageiro. A senha de transporte pode integrar-se no título de transporte do passageiro.
2. As disposições especiais para o transporte de veículos, incluídas nas condições gerais de transporte, determinam a forma e o conteúdo da senha de transporte e, bem assim, a língua e os caracteres em que a mesma deve ser impressa e preenchida. Aplica-se, por analogia, o artigo 7.º, n.º 5.
3. Devem constar na senha de transporte, pelo menos:
 - a) O transportador ou os transportadores;
 - b) A indicação de que o transporte está sujeito, não obstante cláusula em contrário, às presentes regras uniformes; tal indicação pode ser feita com a sigla CIV;
 - c) Qualquer outra indicação necessária que comprove as obrigações contratuais relativas aos transportes de veículos e permita ao passageiro fazer valer os seus direitos decorrentes do contrato de transporte.
4. O passageiro deve certificar-se, no momento da recepção da senha de transporte, de que esta corresponde às suas indicações.

Artigo 25.º

Direito aplicável

Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, aplicam-se aos veículos as disposições do capítulo III relativas ao transporte de bagagens.

TÍTULO IV

RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

Capítulo I

Responsabilidade em caso de morte e de ferimento de passageiros*Artigo 26.º***Fundamento da responsabilidade**

1. O transportador é responsável pelo prejuízo resultante de morte, de ferimento ou de qualquer outro dano causado à integridade física ou psíquica de um passageiro por motivo de acidente relacionado com a exploração ferroviária ocorrido durante a permanência do passageiro nos veículos ferroviários, à entrada para ou à saída dos mesmos em qualquer infra-estrutura utilizada.
2. O transportador fica isento dessa responsabilidade:
 - a) Se o acidente for causado por circunstâncias alheias à exploração ferroviária que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar;
 - b) Na medida em que o acidente se deva a uma falta do passageiro;
 - c) Se o acidente for devido ao comportamento de um terceiro que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar; não se considera terceiro outra empresa que utilize a mesma infra-estrutura ferroviária; o direito de regresso não é afectado.
3. Se o acidente for devido ao comportamento de um terceiro e se, apesar disso, o transportador não ficar totalmente isento de responsabilidade em conformidade com o n.º 2, alínea c), este responde pela totalidade dentro dos limites previstos nas regras uniformes e sem prejuízo de um eventual direito de regresso contra esse terceiro.
4. As presentes regras uniformes não afectam a responsabilidade que possa caber ao transportador pelos casos não previstos no n.º 1.
5. Sempre que um transporte objecto de um contrato de transporte único seja efectuado por transportadores subsequentes, é responsável, em caso de morte e de ferimento de passageiros, o transportador a quem cabia, de acordo com o contrato de transporte, a prestação de serviço de transporte durante a qual ocorreu o acidente. Se tal serviço não for prestado pelo transportador mas por um transportador substituto, ambos são responsáveis solidariamente nos termos das presentes regras uniformes.

*Artigo 27.º***Indemnização em caso de morte**

1. Em caso de morte do passageiro, a indemnização compreende:
 - a) As despesas necessárias consecutivas ao óbito, nomeadamente as relativas ao transporte do corpo e ao funeral;
 - b) As indemnizações previstas no artigo 28.º, se a morte não tiver ocorrido imediatamente.
2. Se, por morte do passageiro, as pessoas, em relação às quais ele tinha ou devesse ter obrigação alimentar nos termos da lei, ficarem privadas do seu sustento, têm igualmente direito a uma indemnização por essa perda. A acção de indemnização por perdas e danos de pessoas a quem o passageiro assegurasse o sustento sem a isso ser obrigado por lei fica sujeita ao direito nacional.

*Artigo 28.º***Indemnização em caso de ferimento**

Em caso de ferimento ou de qualquer outro dano causado à integridade física ou psíquica do passageiro, a indemnização compreende:

- a) As despesas necessárias, designadamente as referentes ao tratamento e ao transporte;
- b) A reparação do prejuízo causado, quer por incapacidade total ou parcial para o trabalho quer por um acréscimo das necessidades do passageiro.

Artigo 29.º

Reparação de outros danos corporais

O direito nacional determina se, e em que medida, o transportador deve indemnizar danos corporais além dos previstos nos artigos 27.º e 28.º

Artigo 30.º

Forma e montante das indemnizações em caso de morte e de ferimento

1. As indemnizações previstas nos artigos 27.º, n.º 2, e 28.º, alínea b), devem ser pagas em capital. Todavia, se o direito nacional permitir a atribuição de uma renda, as indemnizações são pagas sob esta forma quando o passageiro lesado ou os interessados referidos no artigo 27.º, n.º 2, o pedirem.

2. O montante das indemnizações a pagar em virtude do n.º 1 é determinado de acordo com o direito nacional. Todavia, para a aplicação das presentes regras uniformes, é fixado um limite máximo de 175 000 unidades de conta em capital ou em renda anual correspondente a esse capital, por cada passageiro, no caso de o direito nacional prever um limite máximo de montante inferior.

Artigo 31.º

Outros meios de transporte

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, as disposições relativas à responsabilidade em caso de morte e de ferimento de passageiros não se aplicam aos danos ocorridos durante o transporte que não era, de acordo com o contrato de transporte, um transporte ferroviário.

2. Contudo, sempre que os veículos ferroviários sejam transportados por *ferry-boat*, as disposições relativas à responsabilidade em caso de morte e de ferimento de passageiros são aplicáveis aos prejuízos mencionados nos artigos 26.º, n.º 1, e 33.º, n.º 1, causados por qualquer acidente relacionado com a exploração ferroviária ocorrido durante a permanência do passageiro no referido veículo, à entrada ou à saída do mesmo.

3. Quando, por circunstâncias excepcionais, a exploração ferroviária for provisoriamente interrompida e os passageiros forem transportados por outro meio de transporte, o transportador é responsável nos termos das presentes regras uniformes.

Capítulo II

Responsabilidade em caso de incumprimento de horário

Artigo 32.º

Responsabilidade em caso de supressão, atraso ou perda de correspondência

1. O transportador é responsável perante o passageiro pelo prejuízo decorrente do facto de, por motivos de supressão, atraso ou perda de correspondência, a viagem não prosseguir no mesmo dia, ou de a sua prossecução não ser razoavelmente exigível no mesmo dia devido às circunstâncias dadas. A indemnização compreende as despesas razoáveis de alojamento e as que forem ocasionadas por notificação enviada às pessoas que esperam o passageiro.

2. O transportador fica isento dessa responsabilidade quando a supressão, o atraso ou a perda de correspondência sejam imputáveis a uma das seguintes causas:

- a) Circunstâncias alheias à exploração ferroviária que, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar;
- b) Uma falta do passageiro; ou
- c) O comportamento de um terceiro que o transportador, não obstante a diligência requerida segundo as particularidades do caso, não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar; não se considera terceiro outra empresa que utilize a mesma infra-estrutura ferroviária; o direito de regresso não é afectado.

3. O direito nacional determina se, e em que medida, o transportador deve indemnizar prejuízos além dos previstos no n.º 1. Esta disposição não prejudica o artigo 44.º

Capítulo III

Responsabilidade relativa a volumes de mão, animais, bagagens e veículos

SECÇÃO 1

Volumes de mão e animais

Artigo 33.º

Responsabilidade

1. Em caso de morte e de ferimento de passageiros, o transportador é ainda responsável pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial ou da avaria dos objectos que o passageiro use ou transporte consigo como volumes de mão; de igual modo é responsável no que respeita aos animais que o passageiro leve consigo. Aplica-se, por analogia, o artigo 26.º
2. Por outro lado, o transportador só é responsável pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial ou da avaria de objectos, volumes de mão ou animais cuja guarda incumbia ao passageiro nos termos do artigo 15.º se tal prejuízo tiver sido causado por uma falta do transportador. Não se aplicam neste caso os outros artigos do título IV, com excepção do artigo 51.º, nem o título VI.

Artigo 34.º

Limitação das indemnizações em caso de perda ou de avaria de objectos

Quando seja responsável nos termos do artigo 33.º, n.º 1, o transportador deve reparar os prejuízos até ao limite de 1 400 unidades de conta por cada passageiro.

Artigo 35.º

Exclusão da responsabilidade

O transportador não é responsável, em relação ao passageiro, pelo prejuízo resultante de incumprimento por parte do passageiro das disposições das alfândegas ou de outras autoridades administrativas.

SECÇÃO 2

Bagagens

Artigo 36.º

Fundamento da responsabilidade

1. O transportador é responsável pelo prejuízo resultante da perda total ou parcial e da avaria das bagagens ocorridas a partir do momento em que delas se encarregou até à sua entrega, assim como por qualquer atraso verificado na entrega.
2. O transportador fica isento dessa responsabilidade na medida em que a perda, a avaria ou o atraso na entrega tiverem como causa uma falta do passageiro, uma ordem deste não resultante de uma falta do transportador, um defeito das próprias bagagens ou circunstâncias que o transportador não pudesse evitar e a cujas consequências não pudesse obviar.
3. O transportador fica isento dessa responsabilidade na medida em que a perda ou a avaria resulte de riscos específicos inerentes a um ou mais dos factos a seguir mencionados:
 - a) Ausência ou defeito de embalagem;
 - b) Natureza especial das bagagens;
 - c) Expedição, como bagagem, de objectos excluídos do transporte.

Artigo 37.º

Ónus da prova

1. A prova de que a perda, a avaria ou o atraso na entrega tiveram por motivo um dos factos previstos no artigo 36.º, n.º 2, cabe ao transportador.

2. Sempre que o transportador concluir que a perda ou avaria terá eventualmente resultado, dadas as circunstâncias de facto, de um ou mais dos riscos específicos previstos no artigo 36.º, n.º 3, haverá presunção de que deles resultou. No entanto, o interessado conserva o direito de provar que o dano não teve por causa, no todo ou em parte, um desses riscos.

Artigo 38.º

Transportadores subsequentes

Sempre que um transporte objecto de um contrato de transporte único seja efectuado por vários transportadores subsequentes, cada transportador, ao tomar a seu cargo as bagagens com a senha de bagagens ou o veículo com a senha de transporte, participa, quanto ao encaminhamento das bagagens ou ao transporte dos veículos, no contrato de transporte de acordo com o estipulado na senha de bagagens ou na senha de transporte, assumindo as obrigações dele decorrentes. Neste caso, cada transportador responde pela execução do transporte na totalidade do percurso até à entrega.

Artigo 39.º

Transportador substituto

1. Sempre que o transportador confie, no todo ou em parte, a execução do transporte a um transportador substituto, seja ou não no exercício de uma faculdade que lhe é reconhecida no contrato de transporte, o transportador não deixa por isso de ser responsabilizado pela totalidade do transporte.

2. Todas as disposições das presentes regras uniformes que regulem a responsabilidade do transportador aplicam-se igualmente à responsabilidade do transportador substituto encarregado de efectuar o transporte. Aplicam-se os artigos 48.º e 52.º sempre que uma acção for intentada contra os agentes e outras pessoas a cujos serviços o transportador substituto recorra para a execução do transporte.

3. Qualquer convenção especial pela qual o transportador assuma as obrigações que não lhe incumbem em virtude das presentes regras uniformes ou renuncie aos direitos que lhe são conferidos por estas mesmas regras fica sem efeito em relação ao transportador substituto que não a tenha aceite expressamente e por escrito. Quer tenha ou não aceite a convenção, o transportador substituto permanece no entanto vinculado pelas obrigações ou renúncias que resultem da dita convenção especial.

4. Quando e contanto que o transportador e o transportador substituto sejam responsáveis, é solidária a sua responsabilidade.

5. O montante total da indemnização devida pelo transportador, pelo transportador substituto, bem como pelos respectivos agentes e por outras pessoas ao serviço das quais recorram para a execução do transporte, não excede os limites previstos nas presentes regras uniformes.

6. O presente artigo não prejudica o direito de regresso que possa existir entre o transportador e o transportador substituto.

Artigo 40.º

Presunção de perda

1. O interessado pode, sem ter de fornecer outras provas, considerar perdido um volume quando este lhe não for entregue ou colocado à sua disposição nos 14 dias seguintes ao pedido de entrega apresentado nos termos do artigo 22.º, n.º 3.

2. Se um volume considerado perdido for reencontrado no decurso do ano seguinte ao pedido de entrega, o transportador deve prevenir o interessado, se for conhecida a sua morada ou quando for possível conhecê-la.

3. Nos 30 dias seguintes à recepção do aviso referido no n.º 2, o interessado pode exigir que o volume lhe seja entregue. Neste caso, deve pagar as despesas relativas ao transporte do volume desde o local de expedição até ao local da entrega e restituir a indemnização recebida, deduzidas, se for caso disso, as despesas que tenham sido incluídas nessa indemnização. Porém, mantém o direito à indemnização por atraso na entrega, previsto no artigo 43.º

4. Se o volume encontrado não for reclamado dentro do prazo previsto no n.º 3 ou se o volume for encontrado passado mais de um ano sobre o pedido de entrega, o transportador dispõe do mesmo em conformidade com as leis e disposições em vigor no local onde se encontra o volume.

*Artigo 41.º***Indemnização em caso de perda**

1. Em caso de perda total ou parcial das bagagens, o transportador, para além de todas as outras indemnizações, deve pagar:
 - a) Se o montante do prejuízo for provado, uma indemnização igual a esse montante sem exceder todavia 80 unidades de conta por quilograma de peso bruto em falta ou 1 200 unidades de conta por volume;
 - b) Se o montante do prejuízo não for provado, uma indemnização global de 20 unidades de conta por quilograma de peso bruto em falta ou de 300 unidades de conta por volume.

A modalidade da indemnização, por quilograma em falta ou por volume, é determinada pelas condições gerais de transporte.

2. O transportador deve também restituir o preço do transporte das bagagens e outras quantias desembolsadas relativas ao transporte do volume perdido, bem como os direitos aduaneiros e os impostos sobre consumos específicos já pagos.

*Artigo 42.º***Indemnização em caso de avaria**

1. Em caso de avaria das bagagens, o transportador deve, para além de todas as outras indemnizações, pagar uma indemnização equivalente à depreciação das bagagens.
2. A indemnização não excede:
 - a) Se a totalidade das bagagens ficar depreciada em virtude da avaria, o montante que teria atingido em caso de perda total;
 - b) Se apenas uma parte das bagagens ficar depreciada em virtude da avaria, o montante que teria atingido em caso de perda da parte depreciada.

*Artigo 43.º***Indemnização em caso de atraso na entrega**

1. Em caso de atraso na entrega das bagagens, o transportador deve pagar, por período indivisível de 24 horas a contar do pedido de entrega, mas com um máximo de 14 dias:
 - a) Se o interessado provar que do atraso resultou um prejuízo, incluindo avaria, uma indemnização igual ao montante do prejuízo até ao máximo de 0,80 unidades de conta por quilograma de peso bruto das bagagens ou de 14 unidades de conta por volume entregues com atraso;
 - b) Se o interessado não provar que do atraso resultou um prejuízo, uma indemnização global de 0,14 unidades de conta por quilograma de peso bruto das bagagens ou de 2,80 unidades de conta por volume entregues com atraso.

A modalidade da indemnização, por quilograma ou por volume, é determinada pelas condições gerais de transporte.

2. Em caso de perda total das bagagens, a indemnização prevista no n.º 1 não é acumulada com a prevista no artigo 41.º
3. Em caso de perda parcial das bagagens, a indemnização prevista no n.º 1 é paga em relação à parte não perdida.
4. Em caso de avaria das bagagens não resultante de atraso na entrega, a indemnização prevista no n.º 1 é acumulada, se for caso disso, com a prevista no artigo 42.º
5. Em caso algum pode o cúmulo da indemnização prevista no n.º 1 com as previstas nos artigos 41.º e 42.º dar lugar ao pagamento de uma indemnização que exceda a que seria devida em caso de perda total das bagagens.

SECÇÃO 3

Veículos

Artigo 44.º

Indemnização em caso de atraso

1. Em caso de atraso no carregamento por motivo imputável ao transportador ou de atraso na entrega de um veículo, o transportador deve pagar, quando o interessado provar que do atraso resultou prejuízo, uma indemnização cujo montante não exceda o preço do transporte.
2. Se o interessado renunciar ao contrato de transporte, em caso de atraso no carregamento por motivo imputável ao transportador, o preço do transporte é restituído ao interessado. Além disso, este pode reclamar, quando provar que desse atraso resultou prejuízo, uma indemnização cujo montante não exceda o preço do transporte.

Artigo 45.º

Indemnização em caso de perda

Em caso de perda total ou parcial de um veículo, a indemnização a pagar ao interessado pelo prejuízo provado é calculada de acordo com o valor corrente do veículo e não excede 8 000 unidades de conta. Um reboque com ou sem carga é considerado um veículo independente.

Artigo 46.º

Responsabilidade relativa a outros objectos

1. No que respeita aos objectos deixados no interior do veículo ou em caixas (por exemplo caixas para bagagens ou para esquis) solidamente arrumadas ao veículo, o transportador só é responsável por prejuízo resultante de falta por si cometida. A indemnização total a pagar não excede 1 400 unidades de conta.
2. No que respeita aos objectos acondicionados no exterior do veículo, incluindo as caixas referidas no n.º 1, o transportador só é responsável no caso de se provar que o prejuízo resulta de acto ou omissão por ele cometidos quer com a intenção de causar o dano, quer sem consideração e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.

Artigo 47.º

Direito aplicável

Sem prejuízo do disposto na presente secção, aplicam-se aos veículos as disposições da secção II relativas à responsabilidade pelas bagagens.

Capítulo IV

Disposições comuns

Artigo 48.º

Perda do direito de invocar os limites de responsabilidade

Os limites de responsabilidade previstos nas presentes regras uniformes, bem como as disposições do direito nacional que limitem as indemnizações a um determinado montante, não se aplicam no caso de se provar que o prejuízo resulta de acto ou omissão cometidos pelo transportador quer com a intenção de causar o dano, quer sem consideração e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.

Artigo 49.º

Conversão e juros

1. Sempre que o cálculo da indemnização implique a conversão das quantias expressas em unidades de moeda estrangeira, a conversão faz-se de acordo com o câmbio corrente no dia e no local de pagamento da indemnização.

2. O interessado pode pedir juros da indemnização, calculados à razão de 5 % ao ano, a partir do dia da reclamação prevista no artigo 55.º ou, se não tiver havido reclamação, a partir do dia da propositura da acção.
3. Todavia, para as indemnizações devidas nos termos dos artigos 27.º e 28.º, os juros vencer-se-ão só a partir do dia em que ocorreram os factos que tenham servido à determinação do respectivo montante, se esse dia for posterior ao da reclamação ou da propositura da acção.
4. No que diz respeito às bagagens, os juros só serão devidos se a indemnização exceder 16 unidades de conta por senha de bagagens.
5. No que diz respeito às bagagens, se o interessado não remeter ao transportador, no prazo conveniente que lhe for fixado, os documentos justificativos necessários para a liquidação definitiva da reclamação, não serão vencidos juros entre o termo do prazo fixado e a remessa efectiva dos documentos.

Artigo 50.º

Responsabilidade em caso de acidente nuclear

O transportador fica isento da responsabilidade que lhe cabe em virtude das presentes regras uniformes quando o dano tiver sido causado por um acidente nuclear e quando, nos termos das leis e disposições de um Estado que regulem a responsabilidade no domínio da energia nuclear, a entidade incumbida da exploração de uma instalação nuclear, ou outra pessoa que a substitua, seja responsável por esse dano.

Artigo 51.º

Pessoas pelas quais o transportador é responsável

O transportador é responsável pelos seus agentes e pelas outras pessoas a cujos serviços recorra para a execução do transporte, sempre que estes agentes e estas pessoas operem no exercício das suas funções. Consideram-se os gestores da infra-estrutura ferroviária na qual é efectuado o transporte pessoas a cujos serviços recorre o transportador para a execução do transporte.

Artigo 52.º

Outras acções

1. Em todos os casos em que se apliquem as presentes regras uniformes, qualquer acção de responsabilidade, seja a que título for, só pode ser movida contra o transportador nas condições e dentro dos limites destas regras.
2. O mesmo se aplica a qualquer acção movida contra os agentes e outras pessoas pelos quais o transportador responda nos termos do artigo 51.º

TÍTULO V

RESPONSABILIDADE DO PASSAGEIRO

Artigo 53.º

Princípios específicos de responsabilidade

O passageiro é, perante o transportador, responsável por qualquer dano que:

- a) Resulte do incumprimento das suas obrigações nos termos:
 1. Dos artigos 10.º, 14.º e 20.º;
 2. Das disposições especiais para o transporte de veículos incluídas nas condições gerais de transporte; ou
 3. Do Regulamento Relativo ao Transporte Internacional Ferroviário de Mercadorias Perigosas (RID); ou
- b) Causado por objectos ou animais que leve consigo,

a menos que prove que o dano foi causado por circunstâncias que não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar, mesmo tendo feito prova de diligência enquanto passageiro consciencioso. Esta disposição não afecta a responsabilidade que possa caber ao transportador nos termos dos artigos 26.º e 33.º, n.º 1.

TÍTULO VI

EXERCÍCIO DOS DIREITOS

Artigo 54.º

Verificação de perda parcial ou de avaria

1. Quando uma perda parcial ou uma avaria de objecto transportado a cargo do transportador (bagagens, veículos) seja descoberta ou presumida pelo transportador ou o interessado alegue a sua existência, o transportador deve elaborar sem demora e, se possível, na presença do interessado um relatório que certifique, conforme a natureza do prejuízo, o estado do objecto e tanto quanto possível a importância do prejuízo, a sua causa e o momento em que se tenha produzido.
2. Uma cópia do referido relatório deve ser entregue gratuitamente ao interessado.
3. Quando não aceitar os elementos constantes do relatório, o interessado pode pedir que o estado das bagagens ou do veículo assim como a causa e o montante do prejuízo sejam verificados por um perito nomeado pelas partes no contrato de transporte ou judicialmente. O processo fica sujeito às leis e disposições do Estado em que tenha lugar a verificação.

Artigo 55.º

Reclamações

1. As reclamações relativas à responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros devem ser dirigidas por escrito ao transportador contra quem a acção judicial pode ser intentada. No caso de um transporte objecto de um contrato único e efectuado por transportadores subsequentes, as reclamações podem ser igualmente dirigidas ao primeiro ou ao último transportador, bem como ao transportador cuja sede principal ou a sucursal ou cujo estabelecimento que tenha celebrado o contrato de transporte estejam situados no Estado do domicílio ou da residência habitual do passageiro.
2. As outras reclamações relativas ao contrato de transporte devem ser dirigidas por escrito ao transportador referido no artigo 56.º, n.ºs 2 e 3.
3. Os documentos que o interessado julgar útil juntar à reclamação devem ser apresentados quer no original quer em cópias devidamente autenticadas se o transportador o exigir. No momento da regularização da reclamação, o transportador pode exigir a restituição do título de transporte, da senha de bagagens e da senha de transporte.

Artigo 56.º

Transportadores contra os quais podem ser movidas acções

1. A acção judicial fundada na responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros só pode ser movida contra o transportador responsável nos termos do artigo 26.º, n.º 5.
2. Sem prejuízo do n.º 4, as outras acções judiciais propostas pelos passageiros com base no contrato de transporte só podem ser movidas contra o primeiro ou o último transportador ou contra aquele que efectuava a parte do transporte durante a qual ocorreu o facto que deu origem à acção.
3. Sempre que, no caso de transportes efectuados por transportadores subsequentes, o transportador incumbido da entrega da bagagem ou do veículo estiver inscrito mediante o seu consentimento na senha de bagagens ou na senha de transporte, poderá ser processado nos termos do n.º 2, mesmo que não tenha recebido a bagagem ou o veículo.
4. A acção judicial para restituição de uma quantia paga nos termos do contrato de transporte pode ser movida contra o transportador que tenha cobrado essa quantia ou contra aquele em benefício do qual a mesma tenha sido cobrada.
5. A acção judicial pode ser movida contra um transportador que não os previstos nos n.ºs 2 e 4, quando for apresentada como pedido reconvenicional ou como excepção na instância relativa a um pedido principal baseado no mesmo contrato de transporte.
6. Na medida em que se aplicam as presentes regras uniformes ao transportador substituto, este pode igualmente ser processado.
7. Se o autor puder escolher entre vários transportadores, o seu direito de opção cessa a partir do momento em que a acção for intentada contra um deles; o mesmo acontece se o autor puder escolher entre um ou mais transportadores e um transportador substituto.

*Artigo 58.º***Extinção da acção em caso de morte e de ferimento**

1. Qualquer acção movida pelo interessado com fundamento na responsabilidade do transportador em caso de morte ou de ferimento de passageiros extingue-se-á se o interessado não tiver comunicado o acidente sofrido pelo passageiro, no prazo de 12 meses a contar da data em que tiver tomado conhecimento do dano, a um dos transportadores aos quais possa ser apresentada uma reclamação de acordo com o artigo 55.º, n.º 1. Quando o interessado comunicar verbalmente o acidente ao transportador, este deverá entregar-lhe um certificado dessa comunicação verbal.
2. Todavia, não se extingue a acção se:
 - a) No prazo previsto no n.º 1, o interessado tiver apresentado uma reclamação junto de um dos transportadores referidos no artigo 55.º, n.º 1;
 - b) No prazo previsto no n.º 1, o transportador responsável tiver tido conhecimento, por outra via, do acidente sofrido pelo passageiro;
 - c) O acidente não tiver sido comunicado ou tiver sido comunicado tardiamente, por circunstâncias que não sejam imputáveis ao interessado;
 - d) O interessado provar que o acidente teve por causa uma falta do transportador.

*Artigo 59.º***Extinção da acção resultante do transporte de bagagens**

1. A aceitação das bagagens pelo interessado extingue qualquer acção contra o transportador resultante do contrato de transporte, em caso de perda parcial, de avaria ou de atraso na entrega.
2. Todavia, a acção não se extingue:
 - a) Em caso de perda parcial ou de avaria, se:
 1. A perda ou a avaria tiver sido verificada, nos termos do artigo 54.º, antes da recepção das bagagens pelo interessado;
 2. A verificação que deveria ter sido feita nos termos do artigo 54.º não tiver sido efectuada apenas por culpa do transportador;
 - b) Em caso de dano não aparente cuja existência for verificada após a aceitação das bagagens pelo interessado, se este:
 1. Solicitar a verificação, nos termos do artigo 54.º, imediatamente após a descoberta do dano e o mais tardar nos três dias seguintes à recepção das bagagens; e
 2. Provar, além disso, que o dano ocorreu entre o momento em que o transportador tomou a seu cargo as bagagens e aquele em que as entregou;
 - c) Em caso de atraso na entrega, se o interessado tiver, dentro de 21 dias, feito valer os seus direitos junto de um dos transportadores mencionados no artigo 56.º, n.º 3;
 - d) Se o interessado provar que o dano foi causado por culpa do transportador.

*Artigo 60.º***Prescrição**

1. As acções de indemnização por perdas e danos fundadas na responsabilidade do transportador em caso de morte e de ferimento de passageiros prescrevem:
 - a) Em relação ao passageiro, ao fim de três anos a contar do dia seguinte àquele em que tenha ocorrido o acidente;
 - b) Em relação a outros interessados, ao fim de três anos a contar do dia seguinte ao do falecimento do passageiro sem que, todavia, esse prazo possa ultrapassar cinco anos a contar do dia seguinte ao da ocorrência do acidente.

2. Outras acções resultantes do contrato de transporte prescrevem ao fim de um ano. Todavia, o prazo de prescrição é de dois anos quando se trate de acção fundada em dano causado por acto ou omissão cometidos quer com a intenção de provocar o dano quer sem consideração e com a consciência de que prováveis danos daí resultassem.
3. O prazo de prescrição previsto no n.º 2 começa a correr para efeitos da acção:
 - a) De indemnização por perda total: a partir do 14.º dia a seguir à expiração do prazo previsto no artigo 22.º, n.º 3;
 - b) De indemnização por perda parcial, avaria ou atraso na entrega: a partir do dia em que a entrega tiver tido lugar;
 - c) Em todos os outros casos relativos ao transporte dos passageiros: a partir do dia do termo da validade do título de transporte.

O dia indicado como o de início da contagem do prazo de prescrição nunca é incluído no prazo.

4. [...]
5. [...]
6. A suspensão e a interrupção da prescrição são reguladas pelo direito nacional.

TÍTULO VII

RELAÇÕES DOS TRANSPORTADORES ENTRE SI

Artigo 61.º

Repartição do preço de transporte

1. Qualquer transportador deve pagar aos transportadores interessados a parte que lhes competir num preço de transporte que tenha recebido ou que devesse ter recebido. As modalidades de pagamento são determinadas convencionalmente entre os transportadores.
2. Aplicam-se, por analogia, o artigo 6.º, n.º 3, o artigo 16.º, n.º 3, e o artigo 25.º às relações entre os transportadores subsequentes.

Artigo 62.º

Direito de regresso

1. O transportador que tenha pago uma indemnização em conformidade com as presentes regras uniformes tem direito de regresso contra os transportadores que tenham participado no transporte, de acordo com as seguintes disposições:
 - a) O transportador que tenha causado o dano é o único responsável;
 - b) Quando o dano for causado por vários transportadores, cada um deles responderá pelo dano que tenha causado; se for impossível estabelecer-se a distinção, a indemnização será repartida entre eles, de acordo com a alínea c);
 - c) Se não for possível provar qual dos transportadores causou o dano, a indemnização será repartida por todos os transportadores que tenham participado no transporte, com excepção dos que provarem que o dano não foi causado por eles; a repartição é feita proporcionalmente à parte do preço de transporte que couber a cada um dos transportadores.
2. Em caso de insolvência de um desses transportadores, a parte que lhe competir e que por ele não seja paga será repartida por todos os outros transportadores que tenham participado no transporte, proporcionalmente à parte do preço de transporte que couber a cada um deles.

Artigo 63.º

Acção de regresso

1. O fundamento do pagamento efectuado pelo transportador que exerça o direito de regresso nos termos do artigo 62.º não pode ser contestado pelo transportador contra o qual for exercido esse direito quando a indemnização for fixada judicialmente e quando este último transportador, devidamente citado, tenha tido possibilidade de intervir no processo. O juiz da acção principal fixa os prazos concedidos para a citação e para a intervenção.

2. O transportador que exercer o direito de regresso deve apresentar o seu pedido numa única e mesma instância contra todos os transportadores com os quais não tenha transigido, sob pena de perder o direito de accionar aqueles cuja citação não houver pedido.
3. O juiz deve decidir numa única e mesma sentença sobre todas as acções de regresso.
4. O transportador que deseje fazer valer o seu direito de regresso pode recorrer às jurisdições do Estado em cujo território um dos transportadores que haja participado no transporte tenha a sua sede principal ou sucursal ou o estabelecimento que tenha celebrado o contrato.
5. Quando a acção deva ser intentada contra vários transportadores, o transportador que exercer o direito de regresso pode escolher, de entre as jurisdições competentes nos termos do n.º 4, aquela perante a qual irá interpor o seu recurso.
6. Não podem ser intentadas acções de regresso na instância relativa ao pedido de indemnização apresentado pelo interessado no contrato de transporte.

Artigo 64.º

Acordos relativos às acções de regresso

Os transportadores são livres de acordar entre si as disposições que derroguem os artigos 61.º e 62.º

ANEXO II

INFORMAÇÕES MÍNIMAS A FACULTAR PELAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS E/OU PELOS VENDEDORES DE BILHETES**Parte I: Informações antes da viagem**

Condições gerais aplicáveis ao contrato

Horários e condições da viagem mais rápida

Horários e condições das viagens a tarifas mais baixas

Acessibilidade, condições de acesso e existência a bordo de condições para as pessoas portadoras de deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida

Acessibilidade e condições de acesso para bicicletas

Disponibilidade de lugares nas zonas de fumadores e não fumadores, em primeira e segunda classe e nas carruagens-beliche e carruagens-cama

Eventuais actividades susceptíveis de perturbar ou atrasar os serviços

Disponibilidade de serviços a bordo

Procedimentos para a reclamação de bagagem perdida

Procedimentos para a apresentação de queixas.

Parte II: Informações durante a viagem

Serviços a bordo

Estação seguinte

Atrasos

Principais correspondências

Questões relativas à segurança.

ANEXO III

NORMAS MÍNIMAS DE QUALIDADE DO SERVIÇO

Informações e bilhetes

Pontualidade dos serviços e princípios gerais em caso de perturbações dos serviços

Anulação de serviços

Higiene do material circulante e das instalações das estações (qualidade do ar nas carruagens, asseio das instalações sanitárias, etc.)

Inquérito à satisfação dos clientes

Tratamento de queixas, reembolsos e indemnizações por incumprimento das normas de qualidade do serviço

Assistência às pessoas portadoras de deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida.

REGULAMENTO (CE) N.º 1372/2007 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 23 de Outubro de 2007
que altera o Regulamento (CE) n.º 577/98 do Conselho relativo à organização de um inquérito
por amostragem às forças de trabalho na Comunidade
(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 285.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado (1),

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos da Estratégia de Lisboa e tal como confirmou a sua revisão intercalar, em 2005, a Europa deve concentrar mais as suas políticas no crescimento e no emprego para alcançar os objectivos de Lisboa.
- (2) O desenvolvimento da Comunidade e o funcionamento do mercado interno aumentam a necessidade de dados comparáveis que permitam examinar o impacto da estrutura e da distribuição dos salários no mercado de trabalho, particularmente como meio para analisar o progresso da coesão económica e social.
- (3) Para executar as funções que lhe foram atribuídas, a Comissão carece de dados sobre a classificação dos salários de acordo com as características socioeconómicas e também em relação a diferentes formas de trabalho remunerado, dados esses que são essenciais para analisar e compreender o mercado de trabalho e as mudanças que ocorrem na estrutura da força de trabalho. A este respeito, são amplamente reconhecidas as vantagens de se dispor de dados sobre salários por decis em relação a outras características do emprego.
- (4) O Inquérito às Forças de Trabalho é essencialmente a primeira e a mais autorizada fonte de referência para informação sobre o mercado de trabalho na União Europeia,

sendo que a informação sobre os salários, variável fundamental para explicar o comportamento do mercado de trabalho, deverá constituir um elemento-padrão deste inquérito para permitir uma análise mais completa dos mercados de trabalho.

- (5) O Comité do Programa Estatístico, criado pela Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho, de 19 de Junho de 1989 (2), foi consultado, nos termos do artigo 3.º da referida decisão.
- (6) O Regulamento (CE) n.º 577/98 do Conselho (3) deverá, por conseguinte, ser alterado,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 577/98 é alterado do seguinte modo:

1. A alínea l) do n.º 1 do artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«l) salários da actividade principal;».
2. O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

Transmissão dos resultados

No prazo de 12 semanas a contar do final do período de referência, os Estados-Membros devem transmitir ao Eurostat os resultados do inquérito, sem identificadores directos.

Se forem usados dados administrativos para fornecer a informação correspondente à característica “salários da actividade principal”, esses dados podem ser transmitidos ao Eurostat no prazo de 21 meses a contar do final do período de referência.».

(1) Parecer do Parlamento Europeu de 10 de Julho de 2007 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 9 de Outubro de 2007.

(2) JO L 181 de 28.6.1989, p. 47.

(3) JO L 77 de 14.3.1998, p. 3. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2257/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 336 de 23.12.2003, p. 6).

Artigo 2.º

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

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

Feito em Estrasburgo, em 23 de Outubro de 2007.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
M. LOBO ANTUNES

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2007/58/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Outubro de 2007

que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões (2),

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, tendo em conta o projecto comum aprovado em 31 de Julho de 2007 pelo Comité de Conciliação (3),

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários (4), tem por objectivo facilitar a adaptação dos caminhos-de-ferro comunitários às exigências do mercado único e aumentar a sua eficiência.

(2) A Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição

de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária (5), diz respeito aos princípios e aos procedimentos a aplicar na definição e cobrança das taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e na repartição das capacidades da infra-estrutura ferroviária.

(3) No livro branco «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», a Comissão comunicou a sua intenção de avançar na realização do mercado interno de serviços ferroviários, propondo a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros.

(4) A presente directiva tem como objectivo a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros no interior da Comunidade e, por conseguinte, não deverá cobrir serviços entre um Estado-Membro e um país terceiro. Além disso, os Estados-Membros deverão poder excluir do âmbito da presente directiva os serviços com trânsito pela Comunidade.

(5) A actual situação dos serviços ferroviários internacionais apresenta realidades diversas. Por um lado, os serviços de longo curso (nomeadamente, os comboios nocturnos) atravessam momentos difíceis, tendo vários deles sido recentemente suprimidos pelas empresas ferroviárias que os operavam com o objectivo de limitar os prejuízos. Por outro lado, o mercado dos serviços internacionais de alta velocidade registou um forte crescimento, que se irá acenar com a extensão e a interligação da rede transeuropeia de alta velocidade no horizonte de 2010. Todavia, em ambos os casos, a pressão da concorrência das transportadoras aéreas de custos reduzidos é muito forte. Consequentemente, é indispensável incentivar novas iniciativas, promovendo a concorrência entre empresas ferroviárias.

(1) JO C 221 de 8.9.2005, p. 56.

(2) JO C 71 de 22.3.2005, p. 26.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 28 de Setembro de 2005 (JO C 227 E de 21.9.2006, p. 460), posição comum do Conselho de 24 de Julho de 2006 (JO C 289 E de 28.11.2006, p. 30), posição do Parlamento Europeu de 18 de Janeiro de 2007 (ainda não publicada no Jornal Oficial), resolução legislativa do Parlamento Europeu de 25 de Setembro de 2007 e decisão do Conselho de 26 de Setembro de 2007.

(4) JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/103/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

(5) JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/49/CE (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44). Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

- (6) A abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros não é possível sem disposições detalhadas sobre o acesso à infra-estrutura, avanços importantes no domínio da interoperabilidade e um enquadramento rigoroso da segurança ferroviária à escala nacional e europeia. Estas condições estão agora reunidas com a transposição da Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho ⁽¹⁾, da Directiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho ⁽²⁾, da Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho ⁽³⁾, da Directiva 2001/14/CE e da Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade ⁽⁴⁾. Este novo quadro regulador deverá basear-se numa prática devidamente estabelecida e consolidada na data proposta para a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros. Para tal, será necessário tempo. Por esse motivo, a data limite para a abertura do mercado deverá ser 1 de Janeiro de 2010.
- (7) O número de serviços ferroviários sem paragens intermédias é muito reduzido. No caso dos trajectos com paragens intermédias, é indispensável autorizar os novos operadores no mercado a embarcar e desembarcar passageiros durante a viagem para assegurar uma possibilidade realista de estas operações terem viabilidade económica e evitar colocar os potenciais concorrentes em desvantagem relativamente aos operadores já estabelecidos, que têm o direito de o fazer. Este direito deverá aplicar-se sem prejuízo da regulamentação comunitária e nacional em matéria de política de concorrência.
- (8) A introdução de novos serviços internacionais liberalizados com paragens intermédias não deverá ser utilizada para abrir o mercado dos serviços nacionais de passageiros, concentrando-se apenas nas paragens que servem o trajecto internacional. Assim, a sua introdução deverá dizer respeito aos serviços cujo objectivo principal seja transportar passageiros em viagens internacionais. Para determinar se é esse o objectivo principal do serviço, serão 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. Essa determinação deverá ser feita pelas entidades reguladoras nacionais em causa, a pedido de uma parte interessada.
- (9) O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾ relativo aos serviços públicos
- de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros prevê a possibilidade de os Estados-Membros e as autoridades locais adjudicarem contratos de serviço público. Esses contratos 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.
- (10) A abertura à concorrência dos serviços internacionais de transporte de passageiros, que inclui o direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajecto de um serviço internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado-Membro, 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 a que se refere o artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE aprove a limitação, com base numa análise económica objectiva, a pedido das autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público.
- (11) Alguns Estados-Membros já tomaram medidas para a abertura do mercado do transporte ferroviário de passageiros, através de concursos públicos transparentes e abertos à concorrência para a prestação de alguns desses serviços. Não deverão ter de prever a plena abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros, uma vez que tal concurso para o direito de utilizar determinados eixos ferroviários já constituiu um teste suficiente do valor de mercado da exploração desses serviços.
- (12) 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 de quaisquer serviços incluídos no contrato de serviço público, incluindo os impactos em cadeia 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, bem como os horários e a frequência do novo serviço proposto. Respeitando essa avaliação e a decisão da entidade reguladora relevante, os Estados-Membros poderão 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 comunitário e com os princípios de igualdade e não discriminação.

(1) JO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

(2) JO L 164 de 30.4.2004, p. 164. Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 58.

(3) JO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

(4) JO L 164 de 30.4.2004, p. 44. Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

(5) Ver a página 1 do presente Jornal Oficial.

- (13) 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 adjudicados nos termos do direito comunitário. A taxa deverá ser aplicada em conformidade com o direito comunitário, em particular com os princípios de equidade, transparência, não discriminação e proporcionalidade.
- (14) A entidade reguladora deverá funcionar de forma a evitar conflitos de interesses e eventuais envolvimentos na adjudicação do contrato de serviço público em causa. Em especial, se, para efeitos organizativos ou jurídicos, estiver estreitamente associada à autoridade competente para a adjudicação do contrato de serviço público em causa, a sua independência funcional não deverá ser afectada. A competência da entidade reguladora deverá ser alargada por forma a que possa avaliar o objectivo de um serviço internacional e, se for caso disso, o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes.
- (15) A presente directiva constitui uma nova fase da abertura do mercado ferroviário. Alguns Estados-Membros já procederam à abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros no seu território. Neste contexto, a presente directiva não deverá entender-se como geradora da obrigação, para esses Estados-Membros, de conceder, antes de 1 de Janeiro de 2010, direitos de acesso a empresas ferroviárias licenciadas num Estado-Membro onde não sejam concedidos direitos semelhantes.
- (16) Por forma a encorajar o investimento em serviços que utilizem infra-estruturas especializadas como, por exemplo, ligações de alta velocidade, os candidatos necessitam de poder planificar e precisam de dispor de segurança jurídica correspondente à importância dos avultados investimentos de longo prazo necessários. Por esse motivo, deverá ser dada a essas empresas a possibilidade de celebrarem normalmente acordos-quadro com uma duração até quinze anos.
- (17) As entidades reguladoras nacionais deverão, com base no artigo 31.º da Directiva 2001/14/CE, 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 deverão definir progressivamente orientações com base na sua experiência.
- (18) A aplicação da presente directiva deverá ser avaliada com base num relatório da Comissão, a apresentar dois anos após a data de abertura do mercado de serviços internacionais de transporte de passageiros. Este relatório deverá examinar também o desenvolvimento do mercado, incluindo o estado de adiantamento da preparação para uma maior abertura do mercado dos serviços de transporte ferroviário de passageiros. Nesse relatório, a Comissão deverá ainda examinar os diferentes modelos de organização deste mercado e o impacto da presente directiva sobre os contratos de serviço público e o seu financiamento. Ao fazê-lo, a Comissão deverá 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 deverá, se necessário, propor medidas complementares destinadas a facilitar a realização desta abertura e examinar o impacto de tais medidas.
- (19) As medidas necessárias à execução das Directivas 91/440/CEE e 2001/14/CE devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (20) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para adaptar os anexos das referidas directivas. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais dessas directivas, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (21) Seria desproporcionado e inútil impor aos Estados-Membros que não disponham de um sistema ferroviário, nem tenham perspectivas da criação de tal sistema no futuro imediato, a obrigação de transpor e aplicar as Directivas 91/440/CEE e 2001/14/CE. Por conseguinte, esses Estados-Membros deverão ser dispensados da obrigação de transpor e aplicar as referidas directivas, enquanto não dispuserem de um sistema ferroviário.
- (22) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros devido à necessidade de assegurar condições equitativas e não discriminatórias de acesso à infra-estrutura e de ter em conta a dimensão manifestamente internacional do funcionamento de importantes componentes das redes de caminho-de-ferro, bem como à necessidade de uma acção transnacional coordenada, e pode, pois, ser mais bem alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (23) Em conformidade com o ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽²⁾, os Estados-Membros são incentivados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45). Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

⁽²⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

(24) As Directivas 91/440/CEE e 2001/14/CE deverão, pois, ser alteradas em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

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

1. Ao artigo 2.º, é aditado o seguinte número:

«4. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva os serviços ferroviários efectuados em trânsito através da Comunidade cujo início e fim sejam fora do território da Comunidade.».

2. É suprimido o quarto travessão do artigo 3.º

3. No artigo 3.º, após o quinto travessão, é inserido o seguinte travessão:

«— “serviço internacional de transporte de passageiros”, um serviço de transporte de passageiros em que o comboio atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado-Membro e cujo objectivo 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.».

4. No artigo 3.º, após o sexto travessão, é inserido o seguinte travessão:

«— “trânsito”, a travessia do território comunitário sem embarque nem desembarque de mercadorias e/ou sem embarque nem desembarque de passageiros nesse território.».

5. É suprimido o primeiro travessão do n.º 3 do artigo 5.º

6. No primeiro parágrafo do artigo 8.º, são suprimidas as palavras «e pelos agrupamentos internacionais».

7. É suprimido o n.º 1 do artigo 10.º

8. No artigo 10.º, são inseridos os seguintes números:

«3-A. Até 1 de Janeiro de 2010, as empresas ferroviárias abrangidas pelo artigo 2.º passam a beneficiar do direito de acesso à infra-estrutura de todos os Estados-Membros para a exploração de serviços internacionais de transporte de passageiros. No decurso de um serviço internacional de transporte de passageiros, as empresas ferroviárias podem embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajecto internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado-Membro.

O direito de acesso à infra-estrutura dos Estados-Membros para os quais a quota de transporte ferroviário internacional de passageiros constitui mais de metade do volume de passageiros das empresas ferroviárias nesse Estado-Membro é concedido até 1 de Janeiro de 2012.

Cabe à entidade ou entidades reguladoras relevantes, a que se refere o artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE, determinar se o objectivo principal do serviço é o transporte de passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes, a pedido das autoridades competentes e/ou das empresas de transportes ferroviários interessadas.

3-B. Os Estados-Membros podem limitar o direito de acesso previsto no n.º 3-A nos serviços entre um local de partida e um local de destino que sejam objecto de um ou vários contratos de serviço público nos termos da legislação comunitária em vigor. Tal limitação não pode criar restrições ao direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada no trajecto 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.

Os riscos para o equilíbrio económico são determinados pela entidade ou entidades reguladoras relevantes, a que se refere o artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE, com base numa análise económica objectiva, baseada em critérios pré-definidos, a pedido:

- da autoridade ou autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público,
- de qualquer outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo,
- do gestor da infra-estrutura, ou
- da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

As autoridades competentes e as empresas ferroviárias que prestam os serviços públicos fornecem à entidade ou entidades reguladoras relevantes as informações de que estas possam razoavelmente necessitar para tomar uma decisão. A entidade reguladora analisa as informações fornecidas, 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 recepção de todas as informações pertinentes. A entidade reguladora fundamenta a sua decisão e especifica o prazo e as condições em que:

- a autoridade ou as autoridades competentes,
- o gestor da infra-estrutura,

— a empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público, ou

— a empresa ferroviária que solicita o acesso,

podem requerer a reapreciação da decisão.

3-C. Os Estados-Membros podem também limitar o direito de embarque e desembarque de passageiros em estações do mesmo Estado-Membro no trajecto 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 comunitário. Esta limitação pode continuar a aplicar-se durante a validade inicial do contrato ou durante quinze anos, consoante o período mais curto.

3-D. As disposições da presente directiva não obrigam os Estados-Membros a conceder, antes de 1 de Janeiro de 2010, o direito de acesso referido no n.º 3-A às empresas ferroviárias e às sucursais por elas directa ou indirectamente controladas, licenciadas num Estado-Membro em que não sejam conferidos direitos de acesso de natureza semelhante.

3-E. Os Estados-Membros adoptam as medidas necessárias para assegurar que as decisões a que se referem os n.ºs 3-B, 3-C e 3-D sejam submetidas a controlo jurisdicional.

3-F. Sem prejuízo do n.º 3-B, os Estados-Membros podem, nas condições fixadas no presente artigo, autorizar a autoridade responsável pelos serviços de transporte ferroviário de passageiros a cobrar às empresas ferroviárias que asseguram um serviço de passageiros uma taxa aplicável à exploração de ligações da competência dessa autoridade e que sejam efectuadas 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.

A taxa destina-se a compensar essa autoridade pelas obrigações de serviço público no contexto de contratos de serviço público adjudicados nos termos do direito comunitário. O produto resultante da aplicação dessa taxa e 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.

A taxa deve ser conforme com o direito comunitário 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 parágrafo não deve pôr em risco a viabilidade económica do serviço de transporte ferroviário de passageiros relativamente ao qual as taxas são cobradas.

As autoridades competentes devem conservar as informações necessárias para assegurar a possibilidade de rastrear a origem das taxas e a utilização que lhes é dada. Os Estados-Membros comunicam estas informações à Comissão.».

9. O n.º 8 do artigo 10.º passa a ter a seguinte redacção:

«8. Até 1 de Janeiro de 2009, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório sobre a aplicação da presente directiva.

Esse relatório deve referir-se:

— à aplicação da presente directiva nos Estados-Membros, em particular ao seu impacto nos Estados-Membros a que se refere o segundo parágrafo do n.º 3-A, e ao funcionamento efectivo dos diferentes organismos envolvidos,

— à evolução do mercado, nomeadamente às tendências do tráfego internacional e às actividades e quotas de mercado de todos os intervenientes no mercado, incluindo os novos participantes.».

10. Ao artigo 10.º, é aditado o seguinte número:

«9. 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 dos n.ºs 3-A a 3-F.

A execução da presente directiva deve ser avaliada com base num relatório a apresentar pela Comissão dois anos após a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Este relatório deve examinar também o desenvolvimento do mercado, incluindo o estado de adiamento da preparação para uma maior abertura do mercado dos serviços de transporte ferroviário. No seu relatório, a Comissão deve ainda examinar os diferentes modelos de organização deste mercado e o impacto da presente directiva nos contratos de serviço público e o seu financiamento. Ao fazê-lo, a Comissão deve ter em conta a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) 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 complementares destinadas a facilitar a realização desta abertura e examinar o impacto de tais medidas.

(*) JO L 315 de 3.12.2007, p. 1.»

11. O n.º 2 do artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva relativas à adaptação dos seus anexos são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 11.º-A.».

12. O n.º 3 do artigo 11.º-A passa a ter a seguinte redacção:

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

13. Ao artigo 15.º, é aditado o seguinte parágrafo:

«As obrigações de transposição e aplicação da presente directiva não se aplicam a Chipre e Malta enquanto estes países não dispuserem de um sistema ferroviário no seu território.».

Artigo 2.º

A Directiva 2001/14/CE é alterada do seguinte modo:

1. Ao n.º 3 do artigo 1.º, é aditada a seguinte alínea:

«e) As operações de transporte sob a forma de serviços ferroviários efectuadas em trânsito através da Comunidade.».

2. Ao artigo 2.º, é aditada a seguinte alínea:

«n) “Trânsito”, a travessia do território comunitário sem embarque nem desembarque de mercadorias e/ou sem embarque nem desembarque de passageiros nesse território.».

3. Ao artigo 13.º, é aditado o seguinte número:

«4. Sempre que um candidato tenha a intenção de solicitar capacidades de infra-estrutura com vista à exploração de um serviço internacional de passageiros na acepção do artigo 3.º da Directiva 91/440/CEE, deve informar os gestores da infra-estrutura e as entidades reguladoras competentes. A fim de poderem avaliar se o objectivo de um serviço internacional é o transporte de passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes, bem como o eventual impacto económico nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras devem assegurar a informação de todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros definido num contrato de serviço público, de todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do n.º 3-B do artigo 10.º da Directiva 91/440/CEE e de todas as empresas ferroviárias que executam o contrato de serviço público no trajecto desse serviço de transporte internacional de passageiros.».

4. O n.º 5 do artigo 17.º é substituído pelo seguinte texto:

«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 infra-estrutura pode aceitar um período de duração inferior ou superior.

Qualquer período superior a cinco anos deve ser justificado pela existência de contratos comerciais ou investimentos ou riscos específicos.

5-A. No caso de serviços que utilizem uma infra-estrutura especializada referida no artigo 24.º e que requeiram investimentos substanciais de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos-quadro com uma duração de quinze anos. Só em casos excepcionais é possível um período de duração superior a quinze anos, nomeadamente no caso de investimentos substanciais de longo prazo, e especialmente quando estes sejam objecto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.

Neste caso, o candidato pode solicitar uma definição pormenorizada das características das capacidades — nomeadamente a frequência, o volume e a qualidade dos traçados — que lhe serão fornecidas durante o período de duração do acordo-quadro. O gestor da infra-estrutura 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 27.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 30.º é responsável por autorizar a entrada em vigor de tal acordo.».

5. No n.º 1 do artigo 30.º, é inserida a seguinte frase antes do último período:

«Será também funcionalmente independente de qualquer autoridade competente envolvida na adjudicação de um contrato de serviço público.».

6. O n.º 3 do artigo 34.º passa a ter a seguinte redacção:

«3. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva relativas à adaptação dos seus anexos são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 35.º.».

7. O n.º 3 do artigo 35.º passa a ter a seguinte redacção:

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

8. Ao artigo 38.º, é aditado o seguinte parágrafo:

«As obrigações de transposição e aplicação da presente directiva não se aplicam a Chipre e a Malta enquanto estes países não dispuserem de um sistema ferroviário no seu território.».

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 4 de Junho de 2009 e comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

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

3. As disposições dos pontos 2, 5, 6 e 7 do artigo 1.º são aplicáveis a partir de 1 de Janeiro de 2010.

Artigo 4.º

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

Artigo 5.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Outubro de 2007.

Pelo Parlamento Europeu,
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho,
O Presidente
M. LOBO ANTUNES

DIRECTIVA 2007/59/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 23 de Outubro de 2007****relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões (2),

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, tendo em conta o projecto comum aprovado em 31 de Julho de 2007 pelo Comité de Conciliação (3),

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 2004/49/CE (4) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, impõe aos gestores de infra-estruturas e às empresas ferroviárias que estabeleçam os seus sistemas de gestão da segurança de forma a que o sistema ferroviário possa, pelo menos, atingir os objectivos de segurança comuns e respeitar as regras de segurança nacionais e os requisitos de segurança definidos nas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), e que se apliquem os elementos pertinentes dos métodos de segurança comuns. Estes sistemas de gestão da segurança prevêm, nomeadamente, programas de formação do pessoal e mecanismos que assegurem a manutenção das competências do pessoal e a execução das tarefas de forma adequada.
- (2) A Directiva 2004/49/CE prevê que, para poderem ter acesso à infra-estrutura ferroviária, as empresas ferroviárias deverão estar na posse de um certificado de segurança.
- (3) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários (5), confere às empresas ferroviárias titulares de uma licença o direito de acesso, desde 15 de Março de 2003, à rede transeuropeia de transporte ferroviário de

mercadorias e, o mais tardar a partir de 2007, a toda a rede de serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias. Esta extensão progressiva dos direitos de acesso conduzirá inevitavelmente a um aumento da circulação transfronteiriça de maquinistas, de que resultará uma procura crescente de maquinistas formados e certificados para operarem em mais do que um Estado-Membro.

- (4) Um estudo efectuado em 2002 pela Comissão salientou a grande diversidade das legislações nacionais no que respeita às condições de certificação dos maquinistas. Para fazer face a esta diversidade e manter simultaneamente o actual nível de segurança elevado do sistema ferroviário da Comunidade, convém adoptar regras comunitárias para a certificação dos maquinistas.
- (5) Essas regras comunitárias deverão contribuir também para a concretização dos objectivos das políticas comunitárias de livre circulação dos trabalhadores, de liberdade de estabelecimento e de livre prestação de serviços no contexto da política comum de transportes, evitando eventuais distorções de concorrência.
- (6) Estas disposições comuns deverão sobretudo procurar facilitar a mobilidade dos maquinistas de um Estado-Membro para outro, mas também de uma empresa ferroviária para outra e, de um modo mais geral, o reconhecimento das cartas de maquinistas e dos certificados complementares harmonizados por todos os intervenientes do sector ferroviário. Para tal, é necessário estabelecer os requisitos mínimos a satisfazer pelos candidatos para obterem uma carta de maquinista ou um certificado complementar harmonizado.
- (7) A presente directiva segue e inspira-se em grande medida no histórico Acordo paritário entre a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiriça (6).
- (8) O facto de um Estado-Membro excluir do âmbito da presente directiva os maquinistas que operem exclusivamente em certas categorias de sistemas, infra-estruturas e redes ferroviárias não deverá limitar, de modo algum, a obrigação desse Estado-Membro de respeitar a validade das cartas de maquinista em todo o território da União Europeia ou dos certificados complementares harmonizados na infra-estrutura pertinente.

(1) JO C 221 de 8.9.2005, p. 64.

(2) JO C 71 de 22.3.2005, p. 26.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 28 de Setembro de 2005 (JO C 227 E de 21.9.2006, p. 464), posição comum do Conselho de 14 de Setembro de 2006 (JO C 289 E de 28.11.2006, p. 42), posição do Parlamento Europeu de 18 de Janeiro de 2007 (ainda não publicada no Jornal Oficial), resolução legislativa do Parlamento Europeu de 25 de Setembro de 2007 e decisão do Conselho de 26 de Setembro de 2007.

(4) JO L 164 de 30.4.2004, p. 44. Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

(5) JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/103/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

(6) JO L 195 de 27.7.2005, p. 18.

- (9) Os requisitos a prever deverão dizer respeito, pelo menos, à idade mínima para a condução de um comboio, à aptidão física e psicológica do candidato, à sua experiência profissional e aos seus conhecimentos em certas matérias ligadas à condução de um comboio, bem como ao conhecimento das infra-estruturas em que deverá operar e da língua utilizada nessas infra-estruturas.
- (10) Para melhorar a relação custo-benefício, a formação que todos os maquinistas deverão seguir para obterem um certificado complementar harmonizado deverá, na medida do possível e desejável do ponto de vista da segurança, centrar-se nos serviços específicos a executar pelos maquinistas, nomeadamente, a realização de manobras, a prestação de serviços de manutenção e de transporte de passageiros ou de mercadorias. Ao avaliar a aplicação da presente directiva, a Agência Ferroviária Europeia (a seguir designada «a Agência») deverá apurar a necessidade de alterar os requisitos de formação especificados em anexo, a fim de melhor reflectir a nova estrutura emergente do mercado.
- (11) As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas que emitem os certificados complementares harmonizados podem prestar eles próprios formação em matéria de conhecimentos profissionais de ordem geral, de conhecimentos linguísticos e de conhecimentos sobre o material circulante e sobre as infra-estruturas. Contudo, no que se refere aos exames, deverão ser evitados conflitos de interesses, sem excluir a possibilidade de o examinador poder pertencer à empresa ferroviária ou ao gestor de infra-estrutura que emitem os certificados complementares harmonizados.
- (12) As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas são responsáveis pela formação profissional dos seus maquinistas, nos termos do n.º 4 do artigo 13.º da Directiva 2004/49/CE. Para este fim, as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas deverão ter em conta a formação e as competências já adquiridas por esses maquinistas, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º da mesma directiva. É também importante assegurar a formação de um número suficiente de maquinistas. Neste contexto, é todavia necessário tomar medidas para assegurar que os investimentos feitos por uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estruturas na formação de um maquinista não venham a beneficiar indevidamente outra empresa ferroviária ou outro gestor de infra-estruturas caso esse maquinista troque voluntariamente de empresa ferroviária ou de gestor de infra-estruturas. Essas medidas podem ser de natureza vária, por exemplo, legislação nacional, convenções colectivas de trabalho, cláusulas contratuais que ligam os maquinistas aos empregadores, ou ainda acordos que regulam as condições de transferência de maquinistas entre sociedades quando os maquinistas são parte nesses acordos.
- (13) As competências do pessoal e as condições sanitárias e de segurança estão a ser elaboradas no âmbito das directivas relativas à interoperabilidade, nomeadamente como partes ETI referentes à gestão e exploração do tráfego. É necessário assegurar a coerência entre estas ETI e os anexos à presente directiva. A Comissão concretizará este objectivo mediante a modificação ou adaptação das ETI relevantes à presente directiva e seus anexos, nos termos da Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de grande velocidade ⁽¹⁾, e da Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽²⁾.
- (14) Deverá ser prestada particular atenção ao restante pessoal de bordo que exerça funções críticas de segurança em locomotivas e comboios, por forma a aumentar a liberdade de circulação dos trabalhadores e a segurança nos caminhos-de-ferro comunitários. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão assegurar que o restante pessoal de bordo que exerça funções críticas de segurança preencha os requisitos mínimos estabelecidos na ETI sobre gestão e exploração do tráfego. Tendo em conta os planos nacionais de execução a comunicar pelos Estados-Membros relativos à execução dessa ETI, a Agência deverá definir opções viáveis para a certificação do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança e avaliar o impacto das mesmas. A Comissão deverá, com base neste relatório, e caso seja necessário, apresentar uma proposta sobre as condições e os procedimentos referentes à certificação do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança em locomotivas e comboios.
- (15) Os requisitos relativos às cartas de maquinista e aos certificados complementares harmonizados estabelecidos na presente directiva deverão referir-se exclusivamente às condições legais para conferir aos maquinistas o direito de conduzirem um comboio. Todos os restantes requisitos legais, compatíveis com a legislação comunitária e aplicados de modo não discriminatório, relativos às empresas ferroviárias, aos gestores de infra-estruturas, à infra-estrutura e ao material circulante, deverão igualmente ser respeitados antes de o maquinista poder conduzir um comboio numa infra-estrutura específica.
- (16) Esta directiva não deverá prejudicar a aplicação da Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽³⁾, nem do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2000, relativo à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados ⁽⁴⁾.

(1) JO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/32/CE da Comissão (JO L 141 de 2.6.2007, p. 63).

(2) JO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/32/CE da Comissão.

(3) JO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

(4) JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

- (17) Para garantir a uniformidade e a transparência necessárias, a Comunidade deverá definir um modelo único de certificação, mutuamente reconhecido pelos Estados-Membros, que ateste o cumprimento de determinadas condições mínimas pelos maquinistas, bem como as respectivas qualificações profissionais e conhecimentos linguísticos, cabendo às autoridades competentes dos Estados-Membros a emissão das cartas de maquinista e às empresas ferroviárias e aos gestores de infra-estruturas a emissão dos certificados complementares harmonizados.
- (18) A Agência deverá igualmente avaliar a possibilidade de se utilizar um cartão inteligente em vez da carta de maquinista e dos certificados complementares harmonizados. Esse cartão inteligente teria a vantagem de combinar estes dois elementos num só e, ao mesmo tempo, poderia ser utilizado para outras aplicações, quer no domínio da segurança, quer para efeitos de gestão dos maquinistas.
- (19) O conjunto das informações contidas nas cartas de maquinista, nos certificados complementares harmonizados e nos registos das cartas de maquinista e dos certificados complementares harmonizados deverá ser utilizado pelas autoridades nacionais de segurança para facilitar a avaliação do processo de certificação do pessoal prevista nos artigos 10.º e 11.º da Directiva 2004/49/CE e para acelerar a emissão dos certificados de segurança previstos nesses artigos.
- (20) O emprego de maquinistas certificados nos termos da presente directiva não deverá dispensar as empresas ferroviárias nem os gestores de infra-estruturas da obrigação de instituírem um sistema de acompanhamento e controlo interno da competência e da conduta dos seus maquinistas, nos termos do artigo 9.º e do anexo III da Directiva 2004/49/CE, e deverá fazer parte desse sistema. O certificado complementar harmonizado não deverá exonerar as empresas ferroviárias nem os gestores de infra-estruturas das suas responsabilidades em matéria de segurança e, em especial, de formação do seu pessoal.
- (21) Nos casos de certas sociedades que fornecem serviços de maquinistas a empresas ferroviárias e a gestores de infra-estruturas, a responsabilidade de assegurar que o maquinista é titular de uma carta de maquinista e de um certificado conforme com a presente directiva deverá caber à empresa ferroviária ou ao gestor de infra-estrutura que contratar o maquinista.
- (22) Para o bom funcionamento dos transportes ferroviários, é necessário que os maquinistas que já exerciam a profissão antes da entrada em vigor da presente directiva possam conservar os seus títulos de condução durante um período transitório.
- (23) Aquando da substituição dos títulos de condução concedidos aos maquinistas antes da aplicação das disposições pertinentes da presente directiva por certificados complementares harmonizados e cartas de maquinista conformes com a presente directiva, deverão ser evitados encargos administrativos e financeiros desnecessários. Por conseguinte, e na medida do possível, os títulos de condução previamente concedidos aos maquinistas deverão ser salvaguardados. Sempre que estes títulos tiverem de ser substituídos, as qualificações e a experiência de cada maquinista ou grupo de maquinistas deverão ser tidas em conta pelas entidades emitentes. A entidade emitente deverá decidir, com base nas qualificações e/ou na experiência, se é necessário submeter um maquinista ou um grupo de maquinistas a um exame e/ou a formação complementar antes de poderem receber cartas de maquinista e certificados complementares harmonizados substitutivos. Por conseguinte, caberá à entidade emitente decidir se as qualificações e/ou a experiência são suficientes para a emissão das cartas de maquinista e dos certificados complementares harmonizados requeridos, sem necessidade de qualquer outro exame ou formação.
- (24) Também deverão ser evitados encargos administrativos e financeiros desnecessários quando os maquinistas mudam de empregador. A empresa ferroviária que empregue um maquinista deverá tomar em consideração as competências anteriormente adquiridas e, na medida do possível, dispensar exames e formação complementares.
- (25) A presente directiva não deverá conferir direitos de reconhecimento mútuo em relação aos títulos de condução que os maquinistas tenham obtido antes da aplicação da presente directiva, sem prejuízo do sistema geral de reconhecimento mútuo estabelecido no quadro da Directiva 2005/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais ⁽¹⁾, que continuará a ser aplicado até ao fim do período transitório.
- (26) As medidas necessárias à execução da presente directiva devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (27) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para definir as condições e os critérios necessários para a execução da presente directiva. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, ou a completá-la mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, estas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5º-A da Decisão 1999/468/CE.

(1) JO L 255 de 30.9.2005, p. 22. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/100/CE do Conselho (JO L 363 de 20.12.2006, p. 141).

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

- (28) Quando, por imperativos de urgência, os prazos normalmente aplicáveis no âmbito do procedimento de regulamentação com controlo não possam ser cumpridos, a Comissão deve poder aplicar o procedimento de urgência previsto no n.º 6 do artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE para a definição de critérios comunitários para a escolha dos examinadores e os exames e para a adaptação dos anexos da presente directiva ao progresso científico e técnico, conforme estabelecido na mesma.
- (29) De acordo com o ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽¹⁾, os Estados-Membros são incentivados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (30) Os Estados-Membros deverão prever o controlo do cumprimento da presente directiva e as medidas adequadas em caso de infracção de alguma das suas disposições por parte de um maquinista.
- (31) Os Estados-Membros deverão prever as sanções adequadas para as infracções às disposições nacionais de execução da presente directiva.
- (32) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, o estabelecimento de um quadro regulamentar comum de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios para o transporte de passageiros e de mercadorias, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção, ser mais bem alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (33) Por questões de rentabilidade, pode revelar-se conveniente isentar por um período de tempo limitado os maquinistas que operem exclusivamente no território de um Estado-Membro da aplicação das disposições da presente directiva referentes à obrigação de serem titulares de cartas de maquinista e de certificados complementares harmonizados conformes com a presente directiva. As condições aplicáveis a tais isenções deverão ser claramente definidas.
- (34) Seria desproporcionado e inútil impor aos Estados-Membros que não disponham de um sistema ferroviário, nem tenham perspectivas de criação de tal sistema no futuro imediato, a obrigação de transpor e aplicar a presente directiva. Por conseguinte, esses Estados-Membros deverão ser dispensados da obrigação de transpor e aplicar a presente directiva enquanto não dispuserem de um sistema ferroviário,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

OBJECTIVO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objectivo

A presente directiva estabelece as condições e os procedimentos para a certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade. A presente directiva especifica as funções confiadas às autoridades competentes dos Estados-Membros, aos maquinistas e aos outros intervenientes do sector, nomeadamente empresas ferroviárias, gestores de infra-estruturas e centros de formação.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade, por conta de uma empresa ferroviária que requeira um certificado de segurança ou de um gestor de infra-estrutura que requeira uma autorização de segurança.

2. Os Estados-Membros não devem impedir, com base em disposições nacionais relativas a outro pessoal a bordo de comboios de mercadorias, que estes comboios atravessem fronteiras ou prestem serviços de transporte nacionais dentro dos seus territórios.

3. Sem prejuízo do artigo 7.º, os Estados-Membros podem excluir das medidas que adoptarem em aplicação da presente directiva os maquinistas que operem exclusivamente:

- Comboios metropolitanos, carros eléctricos e outros sistemas ferroviários urbanos;
- Em redes funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário e destinadas exclusivamente à exploração de serviços de transporte local, urbano ou suburbano, de passageiros e de mercadorias;
- Em infra-estruturas ferroviárias privadas, exclusivamente utilizadas pelo proprietário da infra-estrutura para as suas próprias operações de transporte de mercadorias;
- Em vias temporariamente fechadas ao tráfego normal, para efeitos de manutenção, renovação ou melhoria do sistema ferroviário.

Artigo 3.º

Definições

Para os efeitos da presente directiva, entende-se por:

- «Autoridade competente»: a autoridade responsável pela segurança a que se refere o artigo 16.º da Directiva 2004/49/CE;

⁽¹⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

- b) «Maquinista»: a pessoa capaz e autorizada a conduzir, de forma autónoma, responsável e segura, comboios, incluindo locomotivas, locomotivas de manobra, comboios de trabalhos, veículos ferroviários de manutenção ou comboios destinados ao transporte ferroviário de passageiros ou de mercadorias;
- c) «Restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança»: o pessoal presente no comboio, exceptuando o maquinista, que contribui para a segurança do comboio, dos passageiros e das mercadorias transportadas;
- d) «Sistema ferroviário»: o sistema composto pelas infra-estruturas ferroviárias, que compreende as linhas e as instalações fixas do sistema de carris, bem como o material circulante de todas as categorias e origens que se desloque nessa infra-estrutura, tal como definido nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
- e) «Gestor de infra-estrutura»: qualquer entidade ou empresa encarregada, em especial, do estabelecimento e da manutenção da infra-estrutura ferroviária, ou de parte desta, tal como definido no artigo 3.º da Directiva 91/440/CEE, nomeadamente da gestão dos sistemas de controlo e de segurança da infra-estrutura. As funções de gestor de infra-estrutura numa rede ou parte de uma rede podem ser confiadas a diferentes entidades ou empresas;
- f) «Empresa ferroviária»: qualquer empresa ferroviária, tal como definida na Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária ⁽¹⁾, e qualquer outra empresa pública ou privada cuja actividade consista na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente garantida por essa empresa. O termo inclui igualmente empresas que fornecem apenas a tracção;
- g) «Especificações técnicas de interoperabilidade» ou «ETI»: as especificações de que são objecto os subsistemas ou partes de subsistemas para satisfazerem os requisitos essenciais e garantirem a interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais, tal como definido nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
- h) «Agência»: a Agência Ferroviária Europeia instituída pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004 ⁽²⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004;
- i) «Certificado de segurança»: o certificado emitido para uma empresa ferroviária por uma autoridade competente, nos termos do artigo 10.º da Directiva 2004/49/CE;
- j) «Certificado»: o certificado complementar harmonizado que indica a infra-estrutura em que o titular está autorizado a conduzir e o material circulante que o titular está autorizado a conduzir;
- k) «Autorização de segurança»: a autorização emitida para um gestor de infra-estrutura por uma autoridade competente, nos termos do artigo 11.º da Directiva 2004/49/CE;
- l) «Centro de formação»: uma entidade acreditada ou reconhecida pela autoridade competente para ministrar cursos de formação.

CAPÍTULO II

CERTIFICAÇÃO DOS MAQUINISTAS

Artigo 4.º

Modelo de certificação comunitário

1. Todos os maquinistas devem possuir as aptidões e habilitações necessárias para conduzir comboios e ser titulares da seguinte documentação:
 - a) Uma carta de maquinista que comprove que o maquinista preenche as condições mínimas relativas aos requisitos médicos, à escolaridade básica e às competências profissionais gerais. A carta de maquinista deve identificar o maquinista e a autoridade emitente, e indicar o prazo de validade. A carta de maquinista deve respeitar os requisitos previstos no anexo I, até que seja aprovado o modelo de certificação comunitário previsto no n.º 4;
 - b) Um ou mais certificados indicando as infra-estruturas em que o titular é autorizado a conduzir e o material circulante que o titular é autorizado a conduzir. Os certificados devem respeitar os requisitos previstos no anexo I.
2. Contudo, o requisito de ser titular de um certificado para uma parte específica da infra-estrutura não se aplica aos casos excepcionais seguidamente enumerados, desde que outro maquinista, titular de um certificado válido para a infra-estrutura em causa, acompanhe o maquinista enquanto este conduz:
 - a) Quando uma perturbação do serviço ferroviário implicar o desvio de comboios ou a manutenção das vias, tal como especificado pelo gestor de infra-estrutura;
 - b) Em serviços únicos excepcionais que utilizem comboios de valor histórico;
 - c) Em serviços únicos excepcionais de transporte de mercadorias, depois de recebido o acordo do gestor de infra-estrutura;
 - d) Para a entrega ou demonstração de um novo comboio ou locomotiva;
 - e) Para efeitos de formação e exame de maquinistas.

⁽¹⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/49/CE.

⁽²⁾ JO L 164 de 30.4.2004, p. 1. Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

A decisão de recorrer a esta possibilidade cabe à empresa ferroviária e não pode ser imposta pelo gestor de infra-estrutura competente, nem pela autoridade competente.

Sempre que se recorrer a um maquinista suplementar, nos termos acima previstos, o gestor de infra-estrutura é antecipadamente informado.

3. O certificado autoriza a condução numa ou mais das seguintes categorias:

- a) Categoria A: locomotivas de manobra, comboios de trabalhos, veículos ferroviários de manutenção e quaisquer outras locomotivas quando utilizadas para manobras;
- b) Categoria B: transporte de passageiros e/ou de mercadorias.

Um certificado pode conter uma autorização para todas as categorias, abrangendo todos os códigos, conforme referido no n.º 4.

4. Até 4 de Dezembro de 2008, a Comissão deve aprovar, com base num projecto elaborado pela Agência, um modelo comunitário para a carta de maquinista, o certificado e a cópia autenticada do certificado, e estabelecer as respectivas características físicas, tendo em conta medidas destinadas a combater a falsificação. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º

Até 4 de Dezembro de 2008, a Comissão deve aprovar as medidas destinadas a alterar os elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, relativas aos códigos comunitários para os diferentes tipos das categorias A e B a que se refere o n.º 3 do presente artigo, pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º e com base numa recomendação da Agência.

Artigo 5.º

Medidas antifraude

As autoridades competentes e as entidades emitentes tomam as medidas necessárias para evitar os riscos de falsificação de cartas de maquinista e de certificados, bem como de manipulação indevida dos registos previstos no artigo 22.º

Artigo 6.º

Propriedade, língua e entidades emitentes

1. As cartas de maquinista são propriedade dos titulares e são emitidas pela autoridade competente definida na alínea a) do artigo 3.º Ao emitirem uma carta de maquinista numa língua nacional que não seja uma língua da Comunidade, a autoridade competente ou o seu agente devem redigir uma versão bilingue dessa carta, utilizando uma das línguas da Comunidade.

2. Os certificados são emitidos pelas empresas ferroviárias ou pelos gestores de infra-estruturas que empregam ou contratam os maquinistas. Os certificados são propriedade das empresas ou gestores emitentes. Todavia, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º

da Directiva 2004/49/CE, os maquinistas têm direito a receber uma cópia autenticada. Ao emitirem um certificado numa língua nacional que não seja uma língua da Comunidade, as empresas ferroviárias ou os gestores de infra-estruturas devem redigir uma versão bilingue desse certificado, utilizando uma das línguas da Comunidade.

Artigo 7.º

Validade geográfica

1. As cartas de maquinista são válidas em todo o território da Comunidade.
2. Os certificados são válidos apenas para as infra-estruturas e para o material circulante neles identificados.

Artigo 8.º

Reconhecimento dos documentos de certificação de maquinistas de países terceiros

Os documentos de certificação de maquinistas de um país terceiro que operem exclusivamente em secções transfronteiriças do sistema ferroviário de um Estado-Membro podem ser reconhecidos por esse Estado-Membro nos termos de eventuais acordos bilaterais celebrados com o país terceiro em causa.

CAPÍTULO III

CONDIÇÕES PARA A OBTENÇÃO DA CARTA DE MAQUINISTA E DO CERTIFICADO

Artigo 9.º

Requisitos mínimos

1. Para obterem a carta de maquinista, os candidatos devem satisfazer os requisitos mínimos previstos nos artigos 10.º e 11.º Para obterem e garantirem a manutenção da validade de um certificado, os candidatos devem ser titulares de uma carta de maquinista e satisfazer os requisitos mínimos previstos nos artigos 12.º e 13.º
2. Os Estados-Membros podem impor requisitos mais estritos para a emissão de cartas de maquinista no seu próprio território. Contudo, devem reconhecer as cartas de maquinista emitidas por outros Estados-Membros, nos termos do artigo 7.º

Secção I

Carta de maquinista

Artigo 10.º

Idade mínima

Os Estados-Membros fixam a idade mínima dos candidatos à carta de maquinista, que deve ser, no mínimo, de 20 anos. Contudo, os Estados-Membros podem emitir cartas de maquinista para candidatos a partir da idade de 18 anos; neste caso, a validade da carta de maquinista é limitada ao território do Estado-Membro emitente.

*Artigo 11.º***Requisitos básicos**

1. Os candidatos devem ter completado com êxito no mínimo nove anos de instrução (primária e secundária) e ter concluído com êxito a formação de base equivalente ao nível 3 a que se refere a Decisão 85/368/CEE do Conselho, de 16 de Julho de 1985, relativa à correspondência de qualificações de formação profissional entre Estados-Membros das Comunidades Europeias ⁽¹⁾.

2. Os candidatos devem comprovar a sua aptidão física por meio de um exame médico realizado ou supervisionado, conforme decisão do Estado-Membro, por um médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.º O exame deve incidir pelo menos nos critérios indicados nos pontos 1.1, 1.2, 1.3 e 2.1 do anexo II.

3. Os candidatos devem demonstrar a sua aptidão psicológica para o trabalho por meio de um exame realizado ou supervisionado, conforme decisão do Estado-Membro, por um psicólogo ou por um médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.º O exame deve incidir pelo menos nos critérios indicados no ponto 2.2 do anexo II.

4. Os candidatos devem demonstrar a sua competência profissional geral por meio de um exame que abranja pelo menos as matérias gerais enumeradas no anexo IV.

Secção II

Certificados*Artigo 12.º***Conhecimentos linguísticos**

O critério dos conhecimentos linguísticos a que se refere o anexo VI deve ser cumprido em relação à infra-estrutura para a qual o certificado é requerido.

*Artigo 13.º***Habilitações profissionais**

1. Os candidatos devem ter passado um exame que incida sobre os seus conhecimentos e competência profissionais relativos ao material circulante para o qual é requerido o certificado. Esse exame deve cobrir pelo menos as matérias gerais enumeradas no anexo V.

2. Os candidatos devem ter passado um exame que incida sobre os seus conhecimentos e competência profissionais relativos às infra-estruturas para as quais é requerido o certificado. Esse exame deve incluir pelo menos as matérias gerais enumeradas no anexo VI. Se for caso disso, o exame deve abranger também conhecimentos linguísticos, de acordo com o ponto 8 do anexo VI.

3. Os candidatos devem receber formação da empresa ferroviária ou do gestor de infra-estrutura sobre o seu sistema de gestão da segurança, previsto na Directiva 2004/49/CE.

CAPÍTULO IV

PROCESSO DE OBTENÇÃO DAS CARTAS DE MAQUINISTA E DOS CERTIFICADOS*Artigo 14.º***Obtenção da carta de maquinista**

1. A autoridade competente publica o procedimento a seguir para a obtenção de uma carta de maquinista.

2. Todos os pedidos de carta de maquinista devem ser dirigidos à autoridade competente pelo candidato a maquinista ou por uma entidade em seu nome.

3. Os pedidos dirigidos à autoridade competente podem dizer respeito à concessão de uma nova carta de maquinista, à actualização dos dados constantes da carta, à sua renovação ou à obtenção de uma segunda via.

4. A autoridade competente emite a carta de maquinista o mais rapidamente possível e o mais tardar um mês após a recepção de todos os documentos necessários.

5. A carta de maquinista tem uma validade de 10 anos, sob reserva do n.º 1 do artigo 16.º

6. A carta de maquinista é emitida em exemplar único. São proibidos os duplicados, excepto se emitidos pela autoridade competente no caso de um pedido de segunda via.

*Artigo 15.º***Obtenção do certificado**

As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas estabelecem os seus próprios procedimentos de emissão e actualização de certificados nos termos da presente directiva, como parte do seu sistema de gestão de segurança, bem como os procedimentos de recurso que permitam aos maquinistas solicitar a revisão de qualquer decisão relativa à emissão, actualização, suspensão ou retirada de um certificado.

Caso não haja acordo, as partes podem recorrer à autoridade competente ou a qualquer instância de recurso independente.

As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas actualizam sem demora o certificado, sempre que o seu titular obtiver autorizações adicionais no que se refere ao material circulante ou à infra-estrutura.

⁽¹⁾ JO L 199 de 31.7.1985, p. 56.

*Artigo 16.º***Controlos periódicos**

1. Para que a carta de maquinista continue a ser válida, o seu titular deve submeter-se a exames e/ou controlos periódicos relativos aos requisitos a que se referem os n.ºs 2 e 3 do artigo 11.º Quanto aos requisitos médicos, deve ser observada uma periodicidade mínima conforme com o disposto no ponto 3.1 do anexo II. Estes controlos médicos são conduzidos ou supervisionados por médicos acreditados ou reconhecidos nos termos do artigo 20.º No que se refere aos conhecimentos profissionais de ordem geral, aplica-se o disposto no n.º 8 do artigo 23.º

Ao renovar uma carta de maquinista, a autoridade competente deve verificar, no registo previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 22.º, se o maquinista satisfaz os requisitos referidos no primeiro parágrafo do presente número.

2. Para que o certificado continue a ser válido, o seu titular deve submeter-se a exames e/ou controlos periódicos relativos aos requisitos a que se referem os artigos 12.º e 13.º A periodicidade destes exames e/ou controlos é determinada pela empresa ferroviária ou pelo gestor de infra-estrutura que empregam ou contratam o maquinista, de acordo com o seu próprio sistema de gestão da segurança e com a periodicidade mínima a que se refere o anexo VII.

A cada controlo, a entidade emitente confirma, por declaração aposta ao certificado e no registo previsto na alínea a) do n.º 2 do artigo 22.º, que o maquinista satisfaz os requisitos referidos no primeiro parágrafo do presente número.

3. Em caso de não comparência a um controlo periódico ou de um resultado negativo, aplica-se o procedimento previsto no artigo 18.º

*Artigo 17.º***Cessação da relação de emprego**

Quando um maquinista deixar de trabalhar para uma empresa ferroviária ou para um gestor de infra-estrutura, estes devem informar do facto sem demora a autoridade competente.

A carta de maquinista mantém a validade enquanto estiverem preenchidas as condições previstas no n.º 1 do artigo 16.º

O certificado perde a validade quando o seu titular deixa de estar empregado como maquinista. O titular recebe, porém, uma cópia autenticada do certificado, e de todos os documentos comprovativos da sua formação, qualificações, experiência e competências profissionais. Ao emitirem um certificado para um maquinista, a nova empresa ferroviária ou o novo gestor de infra-estrutura devem ter em conta todos esses documentos.

*Artigo 18.º***Acompanhamento dos maquinistas pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infra-estruturas**

1. As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas são obrigados a garantir e a verificar a validade das cartas de maquinista e dos certificados dos maquinistas que empregam ou contratam.

As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas devem estabelecer um sistema de acompanhamento dos seus maquinistas. Se os resultados desse acompanhamento puserem em causa a competência de um maquinista para o trabalho e a manutenção da validade da sua carta de maquinista ou do seu certificado, as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas devem tomar imediatamente as medidas necessárias.

2. Se um maquinista considerar que o seu estado de saúde põe em causa a sua aptidão para o trabalho, deve informar imediatamente do facto a empresa ferroviária ou o gestor de infra-estrutura, conforme adequado.

Logo que as empresas ferroviárias ou os gestores de infra-estrutura souberem ou forem informados por um médico de que o estado de saúde de um maquinista se deteriorou a ponto de pôr em causa a sua aptidão para o trabalho, devem tomar imediatamente as medidas necessárias, recorrendo nomeadamente ao exame descrito no ponto 3.1 do anexo II e, se necessário, à retirada do certificado e à actualização do registo previsto no n.º 2 do artigo 22.º Além disso, devem garantir que em momento algum durante o serviço os maquinistas estejam sob a influência de qualquer substância susceptível de afectar a sua concentração, a sua atenção ou o seu comportamento. A autoridade competente é informada sem demora em caso de incapacidade para o trabalho por um período superior a três meses.

CAPÍTULO V

FUNÇÕES E DECISÕES DA AUTORIDADE COMPETENTE

*Artigo 19.º***Funções da autoridade competente**

1. A autoridade competente desempenha as seguintes funções de forma transparente e não discriminatória:

- a) Emissão, actualização e fornecimento de segundas vias das cartas de maquinista, tal como previsto nos artigos 6.º e 14.º;
- b) Garantia da realização dos exames e/ou controlos periódicos, tal como previsto no n.º 1 do artigo 16.º;
- c) Suspensão e retirada das cartas de maquinista e notificação às entidades emittentes dos pedidos fundamentados de suspensão de certificados, tal como previsto no artigo 29.º;
- d) Reconhecimento de pessoas ou entidades, tal como previsto nos artigos 23.º e 25.º, se para tal tiver sido designada pelo Estado-Membro;

- e) Garantia da publicação e actualização de um registo de pessoas e entidades acreditadas ou reconhecidas, tal como previsto no artigo 20.º;
- f) Manutenção e actualização de um registo de cartas de maquinista, tal como previsto no n.º 1 do artigo 16.º e no n.º 1 do artigo 22.º;
- g) Controlo do processo de certificação de maquinistas, tal como previsto no artigo 26.º;
- h) Realização das inspecções, tal como previsto no artigo 29.º;
- i) Definição de critérios nacionais para os examinadores, tal como previsto no n.º 5 do artigo 25.º

A autoridade competente deve responder rapidamente aos pedidos de informação e apresentar sem demora quaisquer pedidos de informação complementares durante a preparação das cartas de maquinista.

2. A autoridade competente não pode delegar em terceiros as funções referidas nas alíneas c), g) e i) do n.º 1.

3. As delegações de funções em terceiros devem ser transparentes e não discriminatórias, e não dar lugar a conflitos de interesses.

4. Se a autoridade competente delegar ou contratar a realização das funções referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 a uma empresa ferroviária, deve ser respeitada pelo menos uma das condições seguintes:

- a) A empresa ferroviária só deve emitir cartas de maquinista para os seus próprios maquinistas;
- b) A empresa ferroviária não goza de exclusividade, no território em causa, de nenhuma das funções delegadas ou confiadas por contrato.

5. Se a autoridade competente delegar ou contratar a realização de funções, os representantes autorizados ou os contratantes devem respeitar, no exercício dessas funções, as obrigações impostas às autoridades competentes pela presente directiva.

6. Se a autoridade competente delegar ou contratar a realização de funções, deve estabelecer um sistema para controlar a execução dessas funções e assegurar que sejam respeitadas as condições estabelecidas nos n.ºs 2, 4 e 5.

Artigo 20.º

Acreditação e reconhecimento

1. As pessoas ou entidades acreditadas nos termos da presente directiva são acreditadas por um organismo de acreditação designado pelo Estado-Membro em causa. O processo de acreditação baseia-se em critérios de independência, competência e imparcialidade, tais como as normas europeias pertinentes da série

EN 45 000, bem como na avaliação de um dossier apresentado pelo candidato que comprove devidamente as suas competências no domínio em causa.

2. Em alternativa à acreditação prevista no n.º 1, um Estado-Membro pode prever que as pessoas ou entidades reconhecidas ao abrigo da presente directiva sejam reconhecidas pela autoridade competente ou por um organismo designado pelo Estado-Membro em causa. O reconhecimento deve basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade. Contudo, nos casos em que a competência particular necessária seja extremamente rara, é permitida uma excepção a esta regra, após parecer favorável da Comissão, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º

O critério de independência não se aplica aos casos de formação referidos nos n.ºs 5 e 6 do artigo 23.º

3. A autoridade competente assegura a publicação e a actualização de um registo das pessoas e entidades que tiverem sido acreditadas ou reconhecidas ao abrigo da presente directiva.

Artigo 21.º

Decisões da autoridade competente

1. A autoridade competente deve fundamentar as suas decisões.

2. A autoridade competente deve garantir o estabelecimento de um procedimento de recurso administrativo que permita ao empregador e ao maquinista pedirem a revisão de uma decisão relativa a qualquer pedido abrangido pela presente directiva.

3. Os Estados-Membros adoptam as medidas necessárias para garantir o controlo judicial das decisões tomadas pela autoridade competente.

Artigo 22.º

Registos e intercâmbio de informações

1. As autoridades competentes devem:

a) Manter um registo de todas as cartas de maquinista emitidas, actualizadas, renovadas, alteradas, caducadas, suspensas, retiradas ou declaradas perdidas, roubadas ou destruídas. Esse registo deve conter os dados relativos a cada carta de maquinista, previstos no ponto 4 do anexo I, os quais são acessíveis através do número nacional atribuído a cada maquinista. Este registo deve ser actualizado regularmente;

b) Com base num pedido fundamentado, fornecer informações sobre o estatuto das referidas cartas às autoridades competentes dos outros Estados-Membros, à Agência ou a qualquer empregador de maquinistas.

2. As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas devem:

- a) Manter ou garantir a manutenção de um registo de todos os certificados emitidos, actualizados, renovados, alterados, caducados, suspensos, retirados ou declarados perdidos, roubados ou destruídos. Esse registo deve conter os dados relativos a cada certificado, previstos no ponto 4 do anexo I, bem como os dados relativos aos controlos periódicos previstos no artigo 16.º Este registo deve ser actualizado regularmente;
- b) Cooperar com a autoridade competente do Estado-Membro em que estiverem estabelecidos, a fim de trocarem informações com a autoridade competente e de lhe concederem acesso aos dados necessários;
- c) Fornecer informações sobre o conteúdo desses certificados às autoridades competentes dos outros Estados-Membros, a pedido destas, quando tal for necessário em virtude das suas actividades além-fronteiras.

3. Os maquinistas devem ter acesso aos dados que lhes digam respeito introduzidos nos registos das autoridades competentes e das empresas ferroviárias e obter, a seu pedido, cópias dos mesmos.

4. As autoridades competentes cooperam com a Agência a fim de assegurar a interoperabilidade dos registos previstos nos n.ºs 1 e 2.

Para tal, até 4 de Dezembro de 2008, a Comissão aprova, com base num projecto elaborado pela Agência, os parâmetros de base dos registos a criar, tais como os dados a registar, o seu formato, o protocolo de intercâmbio de dados, os direitos de acesso, a duração da conservação de dados e os procedimentos a seguir nos casos de falência. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º

5. As autoridades competentes, os gestores de infra-estruturas e as empresas ferroviárias asseguram que os registos previstos nos n.ºs 1 e 2 e os modos de funcionamento desses registos sejam conformes com a Directiva 95/46/CE.

6. A Agência assegura que o sistema estabelecido nos termos das alíneas a) e b) do n.º 2 seja conforme com o Regulamento (CE) n.º 45/2001.

CAPÍTULO VI

FORMAÇÃO E EXAMES DOS MAQUINISTAS

Artigo 23.º

Formação

1. A formação dos maquinistas inclui uma parte relativa à carta de maquinista, que deve reflectir os conhecimentos profissionais gerais descritos no anexo IV, e uma parte relativa ao certificado, que deve reflectir os conhecimentos profissionais específicos descritos nos anexos V e VI.

2. O método de formação obedece aos critérios previstos no anexo III.

3. Os objectivos pormenorizados da formação são definidos no anexo IV, para a carta de maquinista, e nos anexos V e VI, para o certificado. Estes objectivos pormenorizados podem ser completados, alternativamente:

- a) Pelas ETI relevantes aprovadas nos termos da Directiva 96/48/CE ou da Directiva 2001/16/CE. Neste caso, a Comissão garante a coerência entre as ETI e os anexos IV, V e VI; ou
- b) Pelos critérios propostos pela Agência em aplicação do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 881/2004. Atendendo a que se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, estes critérios devem ser aprovados pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º

4. Em aplicação do artigo 13.º da Directiva 2004/49/CE, os Estados-Membros asseguram que os candidatos a maquinistas tenham um acesso equitativo e não discriminatório à formação necessária para preencherem as condições de obtenção da carta de maquinista e do certificado.

5. As funções de formação relativas aos conhecimentos profissionais gerais referidos no n.º 4 do artigo 11.º, aos conhecimentos linguísticos referidos no artigo 12.º e aos conhecimentos profissionais relativos ao material circulante referidos no n.º 1 do artigo 13.º são desempenhadas por pessoas ou entidades acreditadas ou reconhecidas nos termos do artigo 20.º

6. As funções de formação relativas ao conhecimento das infra-estruturas referido no n.º 2 do artigo 13.º, incluindo o conhecimento dos itinerários e os procedimentos e regras operacionais, são desempenhadas por pessoas ou entidades acreditadas ou reconhecidas pelo Estado-Membro onde se situa a infra-estrutura.

7. No que respeita à carta de maquinista, o sistema geral de reconhecimento das habilitações profissionais estabelecido na Directiva 2005/36/CE continua a ser aplicável ao reconhecimento das habilitações profissionais dos maquinistas, nacionais de um Estado-Membro, que tenham obtido o seu título de formação num país terceiro.

8. Deve ser instituído um processo de formação contínua a fim de garantir a manutenção das competências do pessoal, nos termos da alínea e) do ponto 2 do anexo III da Directiva 2004/49/CE.

Artigo 24.º

Financiamento da formação

1. Os Estados-Membros asseguram que sejam tomadas as medidas necessárias para garantir que os investimentos feitos por uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estruturas na formação de um maquinista não venham a beneficiar indevidamente outra empresa ferroviária ou outro gestor de infra-estruturas caso esse maquinista troque voluntariamente de empresa ferroviária ou de gestor de infra-estruturas.

2. A aplicação do presente artigo é objecto de atenção especial, no quadro do relatório previsto no artigo 33.º, em especial na sua alínea f).

Artigo 25.º

Exames

1. Os exames e os examinadores para a verificação das habilitações exigidas são determinados:

- a) Para a carta de maquinista: pela autoridade competente, ao estabelecer o procedimento para a obtenção da carta de maquinista, nos termos do n.º 1 do artigo 14.º;
- b) Para o certificado: pela empresa ferroviária ou pelo gestor de infra-estrutura, ao estabelecer o procedimento para a obtenção do certificado, nos termos do artigo 15.º

2. Os exames a que se refere o n.º 1 são supervisionados por examinadores competentes, acreditados ou reconhecidos nos termos do artigo 20.º, e organizados de forma a evitar conflitos de interesses.

3. A avaliação do conhecimento das infra-estruturas, incluindo o conhecimento dos itinerários e das regras operacionais, é assegurada por pessoas ou entidades acreditadas ou reconhecidas pelo Estado-Membro onde a infra-estrutura se situa.

4. Os exames a que se refere o n.º 1 são organizados de modo a evitar conflitos de interesses, sem prejuízo da possibilidade de o examinador pertencer à empresa ferroviária ou ao gestor de infra-estrutura que emite o certificado.

5. A escolha dos examinadores e os exames pode estar sujeita a critérios comunitários estabelecidos com base numa proposta elaborada pela Agência. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência previsto no n.º 4 do artigo 32.º

À falta de tais critérios comunitários, as autoridades competentes estabelecem critérios nacionais.

6. Devem ser previstos exames teóricos e práticos no final do curso de formação. A aptidão para a condução deve ser avaliada em exames de condução na rede. Podem ser também utilizados simuladores para examinar a aplicação das regras operacionais e o desempenho do maquinista em situações particularmente difíceis.

CAPÍTULO VII

AVALIAÇÃO

Artigo 26.º

Normas de qualidade

As autoridades competentes asseguram que todas as actividades relacionadas com a formação, a avaliação das competências, a actualização das cartas de maquinista e dos certificados sejam sujeitas

a controlo contínuo no quadro de um sistema de normas de qualidade. Esta disposição não se aplica a actividades já abrangidas pelos sistemas de gestão da segurança instituídos pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infra-estruturas, em conformidade com a Directiva 2004/49/CE.

Artigo 27.º

Avaliação independente

1. É efectuada em cada Estado-Membro, com uma periodicidade não superior a cinco anos, uma avaliação independente dos procedimentos de aquisição e de avaliação dos conhecimentos e competências profissionais, bem como do sistema de emissão das cartas de maquinista e dos certificados. Estas disposições não se aplicam a actividades já abrangidas pelos sistemas de gestão da segurança instituídos pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infra-estruturas, em conformidade com a Directiva 2004/49/CE. Esta avaliação é efectuada por pessoas qualificadas que não exerçam pessoalmente as actividades em questão.

2. Os resultados destas avaliações independentes são acompanhados de documentos justificativos e comunicados às autoridades competentes em causa. Se necessário, os Estados-Membros adoptam as medidas necessárias para colmatar as deficiências detectadas pela avaliação independente.

CAPÍTULO VIII

RESTANTE PESSOAL DE BORDO

Artigo 28.º

Relatórios sobre o restante pessoal de bordo

1. Num relatório a apresentar até 4 de Junho de 2009, tendo em conta a ETI sobre gestão e exploração do tráfego elaborada ao abrigo das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, a Agência define o perfil e as funções do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança cujas qualificações profissionais contribuem, desse modo, para a segurança ferroviária, e que devem ser objecto de regulamentação comunitária através de um sistema de licenças e/ou certificados, que pode ser semelhante ao sistema estabelecido pela presente directiva.

2. A Comissão, até 4 de Junho de 2010, com base nesse relatório, apresenta um relatório e, se necessário, uma proposta legislativa sobre um sistema de certificação para o restante pessoal de bordo referido no n.º 1.

CAPÍTULO IX

CONTROLOS E SANÇÕES

Artigo 29.º

Controlos pela autoridade competente

1. A autoridade competente pode, a qualquer momento, tomar medidas para verificar, a bordo dos comboios que circulam no território sob a sua jurisdição, se o maquinista é portador dos documentos emitidos nos termos da presente directiva.

2. Não obstante a verificação prevista no n.º 1, em caso de negligência no local de trabalho, a autoridade competente pode verificar se o maquinista em causa cumpre os requisitos previstos no artigo 13.º

3. A autoridade competente pode proceder a inquéritos sobre o cumprimento da presente directiva pelos maquinistas, as empresas ferroviárias, os gestores de infra-estruturas, os examinadores e os centros de formação que exercem a sua actividade no território sob a sua jurisdição.

4. Se a autoridade competente considerar que um maquinista deixou de satisfazer uma ou mais das condições exigidas, toma as seguintes medidas:

- a) Se a situação disser respeito a uma carta de maquinista emitida pela autoridade competente: a autoridade competente suspende a carta. A suspensão é temporária ou permanente, dependendo da gravidade dos problemas criados para a segurança ferroviária. Esta autoridade informa imediatamente o maquinista envolvido e o seu empregador da sua decisão fundamentada, sem prejuízo do direito de recurso previsto no artigo 21.º A referida autoridade indica o procedimento a seguir para recuperar a carta de maquinista;
- b) Se a situação disser respeito a uma carta de maquinista emitida por uma autoridade competente de outro Estado-Membro: a autoridade competente dirige-se a essa autoridade e apresenta-lhe um pedido fundamentado, solicitando uma inspecção complementar ou a suspensão da carta. A autoridade competente requerente informa do seu pedido a Comissão e as outras autoridades competentes. A autoridade emitente em causa examina o pedido no prazo de quatro semanas e comunica a sua decisão à outra autoridade. A autoridade emitente informa também a Comissão e as restantes autoridades competentes dessa decisão. Qualquer autoridade competente pode proibir os maquinistas de operar no território sob a sua jurisdição, na pendência de notificação da decisão da autoridade emitente;
- c) Se a situação disser respeito a um certificado: a autoridade competente dirige-se à entidade emitente, solicitando uma inspecção complementar ou a suspensão do certificado. A entidade emitente toma as medidas adequadas e apresenta um relatório à autoridade competente no prazo de quatro semanas. A autoridade competente pode proibir os maquinistas de operar no território sob a sua jurisdição, na pendência do relatório da entidade emitente, e informa do facto a Comissão e as restantes autoridades competentes.

Em todo o caso, se a autoridade competente considerar que um determinado maquinista representa uma séria ameaça para a segurança ferroviária, toma de imediato as medidas necessárias, nomeadamente solicitando ao gestor de infra-estrutura que pare o comboio e proíba o maquinista de operar no território sob a sua jurisdição pelo tempo necessário. A autoridade competente informa a Comissão e as restantes autoridades competentes de tal decisão.

Em todos os casos, a autoridade competente ou a entidade para tal designada actualiza o registo previsto no artigo 22.º

5. Se uma autoridade competente considerar que uma decisão tomada por uma autoridade competente de outro Estado-Membro ao abrigo do n.º 4 não satisfaz os critérios pertinentes, apresenta a questão à Comissão, que emite parecer no prazo de três meses. Se necessário, são propostas medidas correctivas ao Estado-Membro em causa. Em caso de desacordo ou diferendo, a questão é remetida ao Comité referido no n.º 1 do artigo 32.º e a Comissão aprova as medidas necessárias pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º Um Estado-Membro pode manter a proibição de o maquinista conduzir no seu território de acordo com o n.º 4 até ser solucionada a questão nos termos do presente número.

Artigo 30.º

Sanções

Sem prejuízo de outras sanções ou procedimentos estabelecidos pela presente directiva, os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções a aplicar em caso de infracção às disposições nacionais de execução da presente directiva e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções assim previstas devem ser efectivas, proporcionadas, não discriminatórias e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam tais disposições à Comissão, o mais tardar até à data prevista no primeiro parágrafo do n.º 1 do artigo 36.º, bem como quaisquer alterações subsequentes às mesmas no prazo mais breve possível.

CAPÍTULO X

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 31.º

Adaptação dos anexos

1. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva adaptando os anexos ao progresso técnico e científico são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência previsto no n.º 4 do artigo 32.º

2. Caso as adaptações estejam relacionadas com a saúde e as condições de segurança, ou com as competências profissionais, a Comissão deve assegurar a consulta dos parceiros sociais antes da respectiva preparação.

Artigo 32.º

Comité

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 21.º da Directiva 96/48/CE.

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

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

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

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

Artigo 33.º

Relatório

A Agência avalia a evolução da certificação dos maquinistas efectuada nos termos da presente directiva. A Agência apresenta à Comissão, o mais tardar quatro anos após a aprovação dos parâmetros de base dos registos prevista no n.º 4 do artigo 22.º, um relatório contendo, se for caso disso, melhorias a introduzir no sistema no que se refere:

- a) Aos procedimentos de emissão das cartas de maquinista e dos certificados;
- b) À acreditação dos centros de formação e dos avaliadores;
- c) Ao sistema de qualidade estabelecido pelas autoridades competentes;
- d) Ao reconhecimento mútuo dos certificados;
- e) À adequação entre os requisitos de formação, especificados nos anexos IV, V e VI, e a estrutura de mercado, bem como às categorias referidas na alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º;
- f) À interconexão dos registos e à mobilidade no mercado de trabalho.

Além disso, se for adequado, a Agência pode recomendar, neste relatório, medidas relativas ao exame teórico e prático dos conhecimentos profissionais dos candidatos ao certificado harmonizado quanto ao material circulante e à infra-estrutura relevante.

A Comissão toma as medidas adequadas na sequência destas recomendações e propõe, eventualmente, alterações à presente directiva.

Artigo 34.º

Utilização de cartões inteligentes

Até 4 de Dezembro de 2012, a Agência avalia a possibilidade de utilizar um cartão inteligente que combine a carta de maquinista e os certificados previstos no artigo 4.º, e prepara uma análise de custo-benefício.

As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva relativas às especificações técnicas e operacionais do cartão inteligente são aprovadas com base num projecto elaborado pela Agência, pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º

No caso de a aplicação do cartão inteligente não implicar qualquer alteração da presente directiva ou dos respectivos anexos, as especificações do cartão inteligente são aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º

Artigo 35.º

Cooperação

Os Estados-Membros prestam assistência mútua na aplicação da presente directiva. As autoridades competentes cooperam durante esta fase de aplicação.

A Agência deve apoiar essa cooperação e organizar as reuniões necessárias com os representantes das autoridades competentes.

Artigo 36.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, antes de 4 de Dezembro de 2009, e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva. A Comissão deve informar do facto os outros Estados-Membros.

3. As obrigações de transposição e aplicação da presente directiva não se aplicam a Chipre e Malta enquanto estes países não dispuserem de um sistema ferroviário no seu território.

Artigo 37.º

Aplicação progressiva e períodos transitórios

A presente directiva é aplicada progressivamente da seguinte forma:

1. Os registos previstos no artigo 22.º são criados no prazo de dois anos a contar da data de aprovação dos parâmetros de base dos registos prevista no n.º 4 do artigo 22.º
2. a) No prazo de dois anos a contar da aprovação dos parâmetros de base dos registos prevista no n.º 4 do artigo 22.º, são emitidos certificados ou cartas de maquinista, nos termos da presente directiva, para maquinistas que desempenhem serviços além-fronteiras, serviços de cabotagem ou serviços de transporte de mercadorias noutro Estado-Membro, ou que trabalhem pelo menos em dois Estados-Membros, sem prejuízo do disposto no ponto 3.

A partir da mesma data, todos os maquinistas que desempenhem os serviços acima referidos, incluindo os que ainda não tiverem recebido os seus certificados ou cartas de maquinista nos termos da presente directiva, submetem-se aos controlos periódicos previstos no artigo 16.º

- b) No prazo de dois anos a contar da criação dos registos prevista no ponto 1, todas as novas cartas de maquinista e os novos certificados devem ser emitidos nos termos da presente directiva, sem prejuízo do disposto no ponto 3.
- c) No prazo de sete anos a contar da criação dos registos prevista no ponto 1, todos os maquinistas devem ser titulares de cartas de maquinista e de certificados conformes com a presente directiva. As entidades emitentes devem ter em conta todas as competências profissionais adquiridas por cada maquinista, de molde a que este requisito não ocasione encargos administrativos e financeiros desnecessários. Os títulos de condução previamente concedidos aos maquinistas devem, na medida do possível, ser salvaguardados. Contudo, as entidades emitentes podem decidir que é necessário submeter um maquinista ou um grupo de maquinistas, conforme o caso, a exames e/ou acções de formação suplementares para obterem cartas de maquinista e/ou de certificados, ao abrigo da presente directiva.
3. Os maquinistas autorizados a conduzir em conformidade com as disposições em vigor antes da aplicação das alíneas a) ou b) do ponto 2 podem continuar a exercer as suas actividades profissionais com base nos seus títulos de condução, sem que tenham de aplicar as disposições previstas na presente directiva, por um prazo máximo de sete anos a contar da criação dos registos prevista no ponto 1.

Os aprendizes que tenham iniciado um programa de ensino e formação aprovado ou um curso de formação aprovado antes da aplicação das alíneas a) ou b) do ponto 2 podem ser certificados pelos Estados-Membros em conformidade com as disposições nacionais existentes.

A autoridade ou autoridades competentes podem, em casos excepcionais, conceder aos maquinistas e aprendizes referidos no presente número derrogações aos requisitos médicos previstos no anexo II. A validade das cartas de maquinista emitidas ao abrigo de tais derrogações é limitada ao território do Estado-Membro em causa.

4. As autoridades competentes, as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas asseguram a aplicação gradual dos controlos periódicos correspondentes aos previstos no artigo 16.º aos maquinistas que não sejam titulares de certificados ou cartas de maquinista conformes com a presente directiva.
5. Caso um Estado-Membro o solicite, a Comissão pede à Agência, em consulta com o Estado-Membro em causa, que realize uma análise de custo-benefício da aplicação das disposições da presente directiva a maquinistas que operem exclusivamente no território desse Estado-Membro. A análise de custo-benefício deve cobrir um período de dez anos. Esta análise de custo-benefício é apresentada à Comissão no prazo de dois anos a contar da criação do registo prevista no ponto 1.

Se esta análise de custo-benefício demonstrar que os custos da aplicação das disposições da presente directiva a esses maquinistas superam os benefícios, a Comissão, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º, aprova uma decisão no prazo de seis meses após a apresentação dos resultados dessa análise. A decisão pode concluir que o disposto nas alíneas b) e c) do ponto do presente artigo não tem de ser aplicado a esses maquinistas por um período igual ou inferior a dez anos no território do Estado-Membro em causa.

O mais tardar 24 meses antes de vencido este prazo de derrogação temporária, a Comissão, tendo em conta a evolução relevante no sector ferroviário no Estado-Membro em causa, pode solicitar à Agência, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º, que realize outra análise de custo-benefício, a qual deve ser apresentada à Comissão o mais tardar doze meses antes de vencido este prazo de derrogação temporária. A Comissão toma uma decisão nos termos do procedimento descrito no segundo parágrafo do presente ponto.

Artigo 38.º

Entrada em vigor

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

Artigo 39.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Outubro de 2007.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
M. LOBO ANTUNES

ANEXO I

MODELO COMUNITÁRIO DE CARTA DE MAQUINISTA E DE CERTIFICADO COMPLEMENTAR HARMONIZADO

1. CARACTERÍSTICAS DA CARTA DE MAQUINISTA

As características físicas da carta de maquinista devem estar em conformidade com as normas ISO 7810 e 7816-1.

O cartão deve ser feito de policarbonato.

Os métodos de verificação das características das cartas de maquinista, destinados a assegurar a sua coerência com as normas internacionais, devem estar em conformidade com a norma ISO 10373.

2. CONTEÚDO DA CARTA DE MAQUINISTA

A face 1 da carta deve conter:

- a) A menção «carta de maquinista», impressa em letras grandes na língua ou línguas do Estado-Membro emitente;
- b) O nome do Estado-Membro emitente;
- c) A sigla distintiva do Estado-Membro emitente, em conformidade com o código ISO 3166 do país, impressa em negativo num retângulo azul com doze estrelas amarelas em círculo;
- d) Informações específicas da carta emitida, numeradas do modo seguinte:
 - i) apelido do titular,
 - ii) outros nomes do titular,
 - iii) data e local de nascimento do titular,
 - iv) — data de emissão da carta,
— termo do prazo de validade da carta,
— designação da autoridade emitente,
— número de referência atribuído ao empregado pelo empregador (facultativo),
 - v) número da carta que dá acesso aos dados do registo nacional,
 - vi) fotografia do titular,
 - vii) assinatura do titular,
 - viii) residência permanente ou endereço postal do titular (facultativa);
- e) A menção «modelo das Comunidades Europeias» na língua ou línguas do Estado-Membro emitente e a menção «carta de maquinista» nas outras línguas comunitárias, impressas em amarelo que constitui a trama de fundo da carta;
- f) Cores de referência:
 - azul: azul reflexo Pantone,
 - amarelo: amarelo Pantone;

- g) Informações adicionais ou restrições médicas de utilização impostas por uma autoridade competente de acordo com o anexo II, em forma de código.

Os códigos são decididos pela Comissão, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º, com base numa recomendação da Agência.

3. CERTIFICADO

O certificado contém:

- a) O apelido do titular;
- b) Outros nomes do titular;
- c) A data e o local de nascimento do titular;
- d) — A data de emissão do certificado;
— O termo do prazo de validade do certificado;
— O nome da autoridade emitente;
— O número de referência atribuído ao empregado pelo empregador (facultativo);
- e) O número do certificado que dá acesso aos dados no registo nacional;
- f) A fotografia do titular;
- g) A assinatura do titular;
- h) O local de residência permanente ou o endereço postal do titular (facultativo);
- i) O nome e o endereço da empresa ferroviária ou do gestor de infra-estrutura por conta dos quais o maquinista está autorizado a conduzir comboios;
- j) A categoria em que o titular está autorizado a conduzir;
- k) O tipo ou tipos de material circulante que o titular está autorizado a conduzir;
- l) As infra-estruturas em que o titular está autorizado a conduzir;
- m) Quaisquer informações ou restrições adicionais;
- n) Aptidões linguísticas.

4. DADOS MÍNIMOS CONSTANTES DOS REGISTOS NACIONAIS

- a) Dados relativos à carta de maquinista

Todos os dados constantes da carta de maquinista, mais os dados relativos aos requisitos de controlo especificados no artigo 11.º e 16.º

- b) Dados relativos ao certificado

Todos os dados constantes do certificado, mais os dados relativos aos requisitos de controlo especificados nos artigos 12.º, 13.º e 16.º

ANEXO II

REQUISITOS MÉDICOS

1. REQUISITOS GERAIS

1.1. Os maquinistas não devem sofrer de nenhuma afecção nem tomar nenhum medicamento, droga ou substância susceptível de causar:

- perda súbita de consciência,
- diminuição da atenção ou concentração,
- incapacidade súbita,
- perda de equilíbrio ou de coordenação,
- limitação significativa da mobilidade.

1.2. Visão

Devem ser respeitados os seguintes requisitos em matéria de visão:

- acuidade visual à distância, assistida ou não assistida: 1,0; mínimo de 0,5 para o olho com pior acuidade,
- lentes de correcção máximas: hipermetropia + 5/miopia — 8. São autorizadas derrogações em casos excepcionais e após parecer de um oftalmologista. O médico toma então a decisão,
- visão de perto e intermédia: suficiente, assistida ou não assistida,
- são autorizadas lentes de contacto e óculos se forem periodicamente controlados por um especialista,
- visão cromática normal: utilização de um teste reconhecido, como o de Ishihara, completado por outro teste reconhecido, se tal for exigido,
- campo de visão: completo,
- visão dos dois olhos: efectiva; não é exigida se a pessoa tiver uma adaptação adequada e suficiente experiência de compensação. Apenas no caso de ter perdido a visão binocular após ter iniciado as suas funções,
- visão binocular: efectiva,
- reconhecimento de sinais coloridos: o teste deve basear-se no reconhecimento de cores simples e não de diferenças relativas,
- sensibilidade aos contrastes: boa,
- ausência de doença progressiva dos olhos,
- só são autorizados implantes oculares, queratotomias e queratectomias se forem verificados anualmente ou com uma periodicidade a definir pelo médico,
- capacidade para suportar o encandeamento,
- lentes de contacto coloridas e lentes fotocromáticas não são autorizadas. Lentes com filtro UV são autorizadas.

1.3. Requisitos em matéria de fala e audição

Audição suficiente confirmada por audiograma, isto é:

- audição suficiente para manter uma conversa telefónica e ser capaz de ouvir tonalidades de alerta e mensagens de rádio.

Devem servir de orientação os seguintes valores:

- a perda de audição não deve ser superior a 40 dB a 500 e 1 000 Hz,
- a perda de audição não deve ser superior a 45 dB a 2 000 Hz para o ouvido que tem a pior condução aérea de som,
- ausência de anomalia do sistema vestibular,
- ausência de desordens crónicas da fala (dada a necessidade de trocar mensagens em voz alta e com clareza),
- a utilização de aparelhos auditivos é autorizada em casos especiais.

1.4. Gravidez

Em caso de fraca tolerância ou de afecção patológica, a gravidez deve ser considerada uma causa de exclusão provisória para as maquinistas. Devem ser aplicadas as disposições legais que protejam as maquinistas grávidas.

2. CONTEÚDO MÍNIMO DO EXAME ANTES DA NOMEAÇÃO

2.1. Exames médicos:

- exame médico geral,
- exame das funções sensoriais (visão, audição, percepção cromática),
- análises de sangue ou urina, que pesquisem nomeadamente a presença de diabetes *mellitus*, na medida do que for necessário para julgar da aptidão física do candidato,
- electrocardiograma (EGC) em repouso,
- pesquisa de substâncias psicotrópicas, tais como drogas ou medicação psicotrópica e abuso de álcool, susceptíveis de pôr em causa a aptidão para o trabalho,
- cognitivos: atenção e concentração; memória; percepção; raciocínio; comunicação,
- comunicação,
- psicomotores: tempo de reacção, coordenação das mãos.

2.2. Exames psicológicos profissionais

O objectivo dos exames psicológicos profissionais consiste em auxiliar a nomeação e a gestão do pessoal. Ao determinar o conteúdo da avaliação psicológica, o exame deve certificar-se de que o candidato a maquinista não sofre de claras deficiências psicológicas profissionais, particularmente a nível das suas capacidades operacionais ou de algum factor relevante da personalidade, susceptíveis de interferir no seguro exercício das suas obrigações.

3. EXAMES PERIÓDICOS APÓS A NOMEAÇÃO

3.1. Periodicidade

Os exames médicos (aptidão física) devem ser feitos, pelo menos, de três em três anos até aos 55 anos de idade e, a partir de então, todos os anos.

Para além desta frequência, o médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.º deve aumentar a periodicidade dos exames se o estado de saúde do membro do pessoal assim o exigir.

Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 16.º, deve ser realizado um exame médico adequado quando houver razões para duvidar que o titular de uma carta de maquinista ou de um certificado continue a preencher os requisitos médicos estabelecidos no ponto 1 do anexo II.

A aptidão física deve ser verificada regularmente e após qualquer acidente de trabalho ou período de ausência na sequência de um acidente que envolva pessoas. O médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.º pode decidir efectuar um exame médico complementar adequado, nomeadamente após uma interrupção de trabalho por um período mínimo de 30 dias por motivo de doença. O empregador deve pedir ao médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.º que verifique a aptidão física do maquinista, caso tenha sido obrigado a retirá-lo de serviço por razões de segurança.

3.2. Conteúdo mínimo do exame médico periódico

Se o maquinista satisfizer os critérios exigidos no exame efectuado antes da nomeação, os exames periódicos devem incluir pelo menos:

- um exame médico geral,
- um exame das funções sensoriais (visão, audição, percepção cromática),
- uma análise de sangue ou urina, para detecção da diabetes *mellitus* e de outras doenças tal como indicado no exame clínico,
- pesquisa de drogas quando haja indicação clínica.

Para os maquinistas com mais de 40 anos de idade, é também exigido o ECG em repouso.

ANEXO III

MÉTODO DE FORMAÇÃO

É necessário um bom equilíbrio entre formação teórica (sala de aula e demonstrações) e prática (experiência no trabalho, condução com e sem vigilância em vias encerradas para efeitos de formação).

A formação assistida por computador é aceite para a aprendizagem individual das regras operacionais, situações de sinalização, etc.

A utilização de simuladores, embora não seja obrigatória, pode ser útil para uma formação eficaz dos maquinistas; os simuladores são particularmente úteis para adquirir treino em condições de trabalho anómalas ou aprender regras geralmente pouco aplicadas. Têm a particular vantagem de fornecer uma capacidade de aprendizagem de situações que não podem ser treinadas na vida real. Em princípio, devem ser utilizados simuladores de última geração.

Quanto à aquisição de conhecimentos sobre os itinerários, há que privilegiar a abordagem em que o candidato maquinista acompanha outro maquinista durante um número adequado de trajectos ao longo do itinerário, tanto de dia como de noite. Como método alternativo de formação, podem utilizar-se, entre outros métodos, registos em vídeo dos itinerários, tal como são vistos da cabina do maquinista.

ANEXO IV

CONHECIMENTOS PROFISSIONAIS GERAIS E REQUISITOS RELATIVOS À CARTA DE MAQUINISTA

No quadro da formação geral, são prosseguidos os seguintes objectivos:

- aquisição de conhecimento e prática das tecnologias ferroviárias, incluindo princípios sobre segurança e a filosofia que subjaz à regulamentação operacional,
- aquisição de conhecimento e prática dos riscos associados à exploração ferroviária e dos diversos meios a aplicar para os controlar,
- aquisição de conhecimento e prática dos princípios que orientam um ou vários modos de exploração ferroviária,
- aquisição de conhecimento e prática dos comboios, da sua composição e dos requisitos técnicos relativos às unidades de tracção, vagões, carruagens e outro material circulante.

Em especial, o maquinista deve ser capaz de:

- entender as exigências específicas do exercício da profissão de maquinista, a sua importância e exigências profissionais e pessoais (períodos de trabalho longos, afastamento da família, etc.),
- aplicar as regras de segurança do pessoal,
- identificar o material circulante,
- conhecer e aplicar de forma precisa um método de trabalho,
- identificar os documentos de referência e de aplicação (manual de procedimentos e manual de linhas, tal como definidos na ETI «Exploração», manual do maquinista, guia de reparações, etc.),
- aprender comportamentos que sejam compatíveis com as responsabilidades cruciais em matéria de segurança,
- conhecer os procedimentos aplicáveis aos acidentes com pessoas,
- distinguir os riscos associados à exploração ferroviária em geral,
- conhecer os princípios que regem a segurança do tráfego,
- aplicar princípios básicos de electrotécnica.

ANEXO V

CONHECIMENTOS PROFISSIONAIS RELATIVOS AO MATERIAL CIRCULANTE E REQUISITOS RELATIVOS AO CERTIFICADO

No termo da formação específica sobre o material circulante, o maquinista deve ser capaz de desempenhar com êxito as seguintes funções:

1. ENSAIOS E VERIFICAÇÕES PRESCRITOS ANTES DA PARTIDA

O maquinista deve ser capaz de:

- obter a documentação e os equipamentos necessários,
- verificar as capacidades da unidade de tracção,
- verificar as indicações que constam dos documentos a bordo da unidade de tracção,
- certificar-se, efectuando as verificações e os testes previstos, de que a unidade de tracção está em condições de fornecer a tracção necessária e de que os dispositivos de segurança funcionam,
- controlar a disponibilidade e o bom funcionamento dos equipamentos de protecção e de segurança prescritos aquando da entrega de uma locomotiva ou no início de uma viagem,
- realizar quaisquer operações preventivas de manutenção, com carácter de rotina.

2. CONHECIMENTO DO MATERIAL CIRCULANTE

Para conduzir uma locomotiva, o maquinista deve conhecer todos os comandos e indicadores colocados à sua disposição, em especial os respeitantes:

- à tracção,
- à travagem,
- à segurança do tráfego.

Para poder detectar e localizar uma anomalia no material circulante, comunicá-la e determinar o que é necessário para a reparar e, em certos casos, intervir, o maquinista deve conhecer:

- as estruturas mecânicas,
- o equipamento de suspensão e ligação,
- os órgãos de rolamento,
- o equipamento de segurança,
- os reservatórios de combustível, os dispositivos de alimentação de combustível e os órgãos de escape,
- o significado da marcação, que figura no interior e no exterior do material circulante, nomeadamente os símbolos utilizados para o transporte de mercadorias perigosas,
- os sistemas de registo da viagem,
- os sistemas eléctricos e pneumáticos,
- os órgãos de captação e circuitos de alta tensão,
- o equipamento de comunicação (rádio de intercomunicação com um posto fixo, etc.),
- as disposições de viagem,

- os elementos constitutivos do material circulante, as suas funções e os dispositivos específicos do material rebocado, nomeadamente o sistema de paragem do comboio por ventilação da conduta do travão),
- o sistema de travagem,
- os elementos específicos das unidades de tracção,
- a cadeia de tracção, os motores e a transmissão.

3. TESTE DOS TRAVÕES

O maquinista deve ser capaz de:

- verificar e calcular, antes da partida, se a potência de travagem do comboio corresponde à estipulada para a linha, tal como especificado nos documentos do veículo,
- verificar o funcionamento dos vários componentes do sistema de travões da unidade de tracção e do comboio, conforme for adequado, antes da partida, no arranque e em andamento.

4. MODO DE FUNCIONAMENTO E VELOCIDADE MÁXIMA DO COMBOIO EM FUNÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DA LINHA

O maquinista deve poder:

- tomar conhecimento das informações que lhe são transmitidas antes da partida,
- determinar o tipo de andamento e a velocidade limite do seu comboio em função de variáveis como, por exemplo, as limitações de velocidade, as condições climáticas ou eventuais alterações da sinalização.

5. CONDUÇÃO DO COMBOIO DE FORMA A NÃO DEGRADAR AS INSTALAÇÕES NEM O MATERIAL

O maquinista deve poder:

- utilizar todos os dispositivos de controlo à sua disposição, segundo as regras aplicáveis,
- pôr o comboio em andamento tendo em conta as restrições de aderência e de potência,
- utilizar o travão para o afrouxamento e a paragem, respeitando o material circulante e as instalações.

6. ANOMALIAS

O maquinista deve:

- poder estar atento às ocorrências anormais no comportamento do comboio,
- ser capaz de inspeccionar o comboio e identificar os sinais de anomalias, diferenciá-los, reagir de acordo com a respectiva importância e tentar dar-lhes solução, privilegiando sempre a segurança do tráfego ferroviário e das pessoas,
- conhecer os meios de protecção e de comunicação disponíveis.

7. INCIDENTES E ACIDENTES DE FUNCIONAMENTO, INCÊNDIOS E ACIDENTES COM PESSOAS

Os maquinistas devem:

- poder tomar medidas de protecção do comboio e pedir assistência em caso de acidente com pessoas a bordo,
- poder determinar se o comboio transporta matérias perigosas e identificá-las com base nos documentos do comboio e nas listas de vagões,
- conhecer os procedimentos relativos à evacuação de um comboio em caso de emergência.

8. CONDIÇÕES DE REARRANQUE APÓS INCIDENTE COM O MATERIAL CIRCULANTE

Após um incidente, o maquinista deve poder avaliar se o veículo pode continuar a circular e em que condições, a fim de comunicar, assim que possível, essas condições ao gestor de infra-estrutura.

O maquinista deve ser capaz de determinar se é necessária a avaliação de um perito antes de o comboio prosseguir viagem.

9. IMOBILIZAÇÃO DO COMBOIO

O maquinista deve poder tomar medidas para garantir que o comboio ou partes dele não arranquem ou se movam inesperadamente, mesmo nas condições mais desfavoráveis.

Além disso, os maquinistas devem saber parar um comboio ou partes dele em caso de movimento inesperado.

ANEXO VI

CONHECIMENTOS PROFISSIONAIS RELATIVOS ÀS INFRA-ESTRUTURAS E REQUISITOS RELATIVOS AO CERTIFICADO**Matérias relativas às infra-estruturas**

1. TESTE DOS TRAVÕES

O maquinista deve poder verificar e calcular, antes da partida, se a potência de travagem do comboio corresponde à estipulada para a linha, tal como especificado nos documentos do veículo.

2. TIPO DE ANDAMENTO E VELOCIDADE MÁXIMA DO COMBOIO EM FUNÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DA LINHA

O maquinista deve poder:

- tomar conhecimento das informações que lhe são transmitidas, tais como, por exemplo, as limitações de velocidade ou eventuais alterações da sinalização,
- determinar o tipo de andamento e a velocidade limite do seu comboio em função das características da linha.

3. CONHECIMENTO DA LINHA

O maquinista deve poder prever problemas e reagir adequadamente em termos de segurança e outros desempenhos, tais como a pontualidade e a economia. Deve, para tal, ter um bom conhecimento das linhas e das instalações ferroviárias percorridas e, eventualmente, dos itinerários alternativos acordados.

São importantes os seguintes elementos:

- as condições operacionais (mudanças de via, circulação em sentido único, etc.),
- a realização de um controlo do itinerário e a consulta dos documentos pertinentes,
- a identificação das vias utilizáveis para o tipo de circulação considerado,
- as regras de tráfico aplicáveis e o significado do sistema de sinalização,
- o regime de exploração,
- o tipo de acantonamento e a regulamentação associada,
- o nome, a posição e o reconhecimento à distância das estações e postos de sinalização, para adaptar a condução,
- a sinalização de transição entre diferentes sistemas de exploração ou de alimentação de energia,
- os limites de velocidade para as diferentes categorias de comboios conduzidos,
- os perfis topográficos,
- as condições específicas de travagem, por exemplo em linhas de forte declive,
- aspectos operacionais específicos: sinais ou painéis especiais, condições de partida, etc.

4. REGULAMENTAÇÃO DE SEGURANÇA

O maquinista deve poder:

- pôr os comboios em andamento só se estiverem preenchidas as condições regulamentares (horário, ordem ou sinal de partida, abertura dos sinais quando tal for necessário, etc.),
- respeitar a sinalização (lateral e na cabina), descodificá-la sem hesitação nem erro e agir em conformidade,
- circular em total segurança em conformidade com os modos de funcionamento específicos: andamento especial de acordo com instruções, limitações temporárias de velocidade, circulação em sentido inverso, autorização de passagem de sinais fechados, manobras, viragens, circulação em troços em obras, etc.,
- respeitar as paragens previstas ou suplementares, e efectuar eventualmente operações suplementares aos passageiros durante essas paragens, nomeadamente abertura e encerramento das portas.

5. CONDUÇÃO DO COMBOIO

O maquinista deve poder:

- conhecer a todo o momento a posição do comboio na linha que percorre,
- utilizar o travão para afrouxamento e paragem, respeitando o material circulante e as instalações,
- adaptar o andamento do comboio tendo em conta o horário e eventuais instruções de poupança de energia, tendo em conta as características da unidade de tracção, do comboio, da linha e do ambiente.

6. ANOMALIAS

O maquinista deve poder:

- dar atenção, na medida em que a condução do comboio o permita, aos acontecimentos pouco comuns relativos à infra-estrutura e ao ambiente: sinais, via, alimentação de energia, passagens de nível, área circundante da via, outro tráfego,
- conhecer as distâncias específicas para evitar obstáculos,
- avisar rapidamente o gestor de infra-estrutura sobre o local e a natureza das anomalias observadas, certificando-se de a informação ter sido bem compreendida,
- tendo em conta a infra-estrutura, garantir ou tomar medidas para garantir a segurança do tráfego e das pessoas, sempre que tal seja necessário.

7. INCIDENTES E ACIDENTES DE FUNCIONAMENTO, INCÊNDIOS E ACIDENTES COM PESSOAS

O maquinista deve poder:

- tomar medidas de protecção do comboio e pedir assistência em caso de acidente com pessoas,
- determinar o ponto de paragem do comboio em caso de incêndio e, se necessário, facilitar a evacuação dos passageiros,
- prestar informações úteis sobre o incêndio, logo que possível, se não o puder controlar,
- comunicar essas condições o mais rapidamente possível ao gestor de infra-estrutura,
- avaliar se a infra-estrutura permite ao veículo continuar a circular e em que condições.

8. TESTES LINGUÍSTICOS

Os maquinistas que tenham de comunicar com o gestor de infra-estrutura sobre questões críticas de segurança devem possuir capacidades linguísticas na língua indicada pelo gestor de infra-estrutura em causa. A capacidade linguística deve permitir-lhes comunicar activa e eficazmente em situações de rotina, difíceis e de emergência.

Devem ser capazes de utilizar as mensagens e o método de comunicação especificado na ETI «Exploração». Os maquinistas devem ser capazes de comunicar de acordo com o nível 3 da seguinte tabela:

Nível linguístico e de comunicação

A qualificação oral numa língua pode ser dividida em cinco níveis:

Nível	Descrição
5	<ul style="list-style-type: none">— pode adaptar a maneira de falar a qualquer interlocutor— pode apresentar uma opinião— pode negociar— pode persuadir— pode aconselhar
4	<ul style="list-style-type: none">— pode suportar situações totalmente imprevistas— pode fazer suposições— pode exprimir um parecer fundamentado
3	<ul style="list-style-type: none">— pode fazer face a situações práticas que envolvam um elemento imprevisível— pode descrever— pode manter um conversa simples
2	<ul style="list-style-type: none">— pode fazer face a situações práticas simples— pode fazer perguntas— pode dar respostas
1	<ul style="list-style-type: none">— pode falar utilizando frases memorizadas

ANEXO VII

FREQUÊNCIA DOS EXAMES

Os controlos periódicos devem ser realizados, no mínimo, com a seguinte frequência:

- a) Conhecimentos linguísticos (só para falantes não nativos): de três em três anos ou após ausência durante mais de um ano;
 - b) Conhecimento da infra-estrutura (incluindo o conhecimento do itinerário e das regras de funcionamento): de três em três anos ou após ausência durante mais de um ano no itinerário pertinente;
 - c) Conhecimento do material circulante: de três em três anos.
-