



Bruxelas, 1 de outubro de 2015
(OR. en)

12243/15

Dossiês interinstitucionais:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
n.º doc. Com.:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Assunto:	Quarto pacote ferroviário: Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros – Orientação geral

I. Introdução

Em 30 de janeiro de 2013, a Comissão apresentou o quarto pacote ferroviário, composto por seis propostas legislativas destinadas a eliminar os obstáculos à realização do Espaço Ferroviário Europeu Único que ainda subsistem e contribuindo, assim, para aumentar a quota modal do transporte ferroviário dentro da UE.

Este pacote legislativo tem, concretamente, por principal objetivo reforçar a qualidade e a eficiência dos serviços de transporte ferroviário, eliminando os obstáculos jurídicos, institucionais e técnicos que ainda subsistem e fomentando o desempenho do setor ferroviário e a sua competitividade.

O pacote legislativo pode ser dividido em dois pilares: um "técnico" e um "de mercado".

Em junho de 2015, chegou-se a acordo com o Parlamento Europeu sobre o pilar técnico. Quanto ao pilar de mercado, estão a ser discutidas no Conselho duas propostas da Comissão: a proposta de diretiva que altera a Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária (Diretiva "Governação"), e a proposta de regulamento que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros ("Regulamento OSP").

II. Trabalhos nas instâncias do Conselho

Em julho de 2014, o Grupo dos Transportes Terrestres começou a analisar as três propostas da Comissão respeitantes ao pilar de mercado. Durante a Presidência Italiana, realizou-se um debate de orientação e adotou-se um relatório de situação. Durante a Presidência Letã, realizou-se novo debate de orientação e adotou-se um segundo relatório de situação.

Em julho de 2015, a Presidência Luxemburguesa apresentou ao Grupo as suas propostas de compromisso sobre a Diretiva "Governação" e o Regulamento OSP. Ambas foram examinadas pelo Grupo nas reuniões de 9, 16 e 23 de julho e de 8, 10, 16, 17 e 22 de setembro.

Na reunião do COREPER de 30 de setembro, foram analisadas as propostas de compromisso da Presidência revistas e resolvidas, na sua maior parte, as questões pendentes. Duas questões continuam, porém, em aberto. A Presidência tomou nota das observações tecidas pelas delegações e propõe agora textos revistos que deverão ser analisados pelos Ministros.

Assinalam-se a **negro sublinhado** e com [...] as alterações introduzidas nos anexos do presente relatório por comparação com o relatório enviado ao COREPER.

Todas as delegações apresentaram uma reserva de análise sobre o texto. UK mantém ainda uma reserva de análise parlamentar.

III. Questões pendentes

No que respeita aos períodos de transição, a Presidência registou as observações formuladas por vários Estados-Membros em relação a ambos os textos na reunião do COREPER, considerando equilibrado o compromisso a que chegou no tocante a esta questão, atendendo a que há Estados-Membros que preconizam períodos de transição mais longos e outros que defendem períodos mais curtos. De qualquer modo, o mais provável é que esta questão seja discutida durante as negociações com o Parlamento Europeu.

Na sequência dos debates realizados na reunião do COREPER, a Presidência entende que os dois pontos que adiante se referem terão de ser decididos pelos Ministros, para que se possa delinear uma orientação geral sobre ambos os *dossiers*.

Diretiva "Governança"

Coerência entre a Diretiva "Governança" e o Regulamento OSP – Artigo 10.º, n.º 2

No COREPER, uma das delegações apresentou uma proposta de texto que visa garantir a segurança jurídica no que respeita à eventual presença, na Diretiva "Governança" e no Regulamento OSP, de disposições que violem o princípio do livre acesso à infraestrutura ferroviária, proposta essa que mereceu o apoio de várias delegações. Outras delegações manifestaram, contudo, sérias apreensões por recearem que tal proposta crie condições de concorrência desiguais e, por conseguinte, comprometa o equilíbrio entre o Regulamento OSP e a Diretiva "Governança".

Na sequência dos debates, a Presidência apresentou algumas propostas de compromisso a fim de atender às preocupações expressas pelas delegações que se manifestaram no COREPER. O artigo 10.º, n.º 2, da Diretiva "Governança" sofreu uma alteração e foram introduzidas clarificações adicionais no considerando que lhe corresponde. O texto reproduzido no Anexo I repercute essas alterações.

Regulamento OSP

Derrogação temporária em circunstâncias excepcionais – Artigo 5.º, n.º 3-A

Na reunião do COREPER, uma das delegações sugeriu que se introduzissem algumas alterações no texto proposto pela Presidência para o artigo 5.º, n.º 3-A. Essa disposição prevê uma derrogação temporária limitada a sete anos a fim de contemplar os casos em que, apesar de normalmente adjudicarem contratos por concurso, os Estados-Membros pretendam ter a possibilidade de, em circunstâncias excepcionais, adjudicar novos contratos de serviço público por ajuste direto, circunstâncias essas que são enumeradas na mesma disposição.

Algumas das alterações sugeridas pela mesma delegação foram incluídas na proposta de texto da Presidência constante do Anexo II, igualmente apresentada ao COREPER.

IV. Conclusão

Convida-se o Conselho a analisar os textos reproduzidos nos anexos do presente relatório, a resolver as questões pendentes e a adotar uma orientação geral parcial sobre ambos os textos na reunião de 8 de outubro de 2015.

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária

Artigo 1.º

A Diretiva 2012/34/UE é alterada do seguinte modo:

-1. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

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

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

a-A) É aditado um novo número 3-A:

"3-A. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D e 8.º:

As linhas locais de baixo volume de tráfego e de comprimento não superior a 100 km, que sejam utilizadas para o transporte de mercadorias entre uma linha principal e os pontos de origem e de destino de remessas situados ao longo de tais linhas, desde que estas sejam geridas por entidades diferentes do principal gestor de infraestrutura e a) que sejam utilizadas por um único operador de carga ou b) que as funções essenciais sejam exercidas por um organismo não controlado por [...] empresas ferroviárias. Se só houver um único operador de carga, os Estados-Membros podem também isentá-lo da aplicação do capítulo IV até outro candidato solicitar capacidade. A presente disposição pode também ser aplicada quando as linhas forem, até certa medida, igualmente usadas para serviços de transporte de passageiros. Os Estados-Membros informam a Comissão da sua intenção de excluírem tais linhas da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D e 8.º."

a-B) É aditado um novo n.º 3-B:

"3-B. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D:

As redes regionais de baixo volume de tráfego que sejam geridas por uma entidade diferente do principal gestor de infraestrutura e utilizadas para serviços regionais de passageiros por uma única empresa ferroviária que não seja a empresa ferroviária histórica do Estado-Membro, até que seja solicitada capacidade para a realização de serviços de passageiros na referida rede e na condição de a empresa ser independente de outras empresas ferroviárias que efetuem serviços de transporte de mercadorias. A presente disposição pode também ser aplicada quando as linhas forem, até certa medida, igualmente usadas para serviços de transporte de mercadorias. Os Estados-Membros informam a Comissão da sua intenção de excluïrem tais linhas da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D. "

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

"4. Sem prejuízo do n.º 3, os Estados-Membros podem excluir da aplicação do artigo 8.º, n.º 3, as infraestruturas ferroviárias locais e regionais que não tenham importância estratégica para o funcionamento do mercado ferroviário, e da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A e 7.º-C e do capítulo IV as infraestruturas ferroviárias locais que não tenham importância estratégica para o funcionamento do mercado ferroviário. Os Estados-Membros notificam a Comissão da sua intenção de excluir essas infraestruturas ferroviárias. A Comissão decide, pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 2, se pode considerar-se que essas infraestruturas ferroviárias não têm importância estratégica em função do comprimento das linhas férreas em questão, do seu nível de utilização e do volume de tráfego potencialmente afetado.";

b-A) É aditado um novo n.º 8-A, com a seguinte redação:

"8-A. Durante um período de dez anos a contar da entrada em vigor da diretiva, os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos capítulos II e IV da diretiva, com exceção dos artigos 10.º, 13.º e 56.º, as linhas férreas isoladas de comprimento inferior a 500 km, que tenham uma bitola diferente da da rede nacional principal, estabeleçam ligação com países terceiros em que não seja aplicável a legislação da UE em matéria ferroviária e sejam geridas por um gestor de infraestrutura diferente do da rede nacional principal. As empresas ferroviárias que explorem exclusivamente essas linhas podem ficar isentas da aplicação do capítulo II.

Tal isenção pode ser renovada por períodos não superiores a cinco anos. O mais tardar 12 meses antes do termo do período de isenção, os Estados-Membros que a pretendam renovar informam a Comissão dessa sua intenção. A Comissão verifica se continuam a estar reunidas as condições necessárias para a isenção a que se refere o parágrafo anterior. Se essas condições não estiverem reunidas, a Comissão adota uma decisão relativa ao termo da isenção pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 2."

c) É aditado o seguinte n.º 12:

"12. Se, no contexto de uma parceria público-privada constituída antes de 16 de junho de 2015 a entidade privada parte nessa mesma parceria for também uma empresa ferroviária responsável pela prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros na infraestrutura, os Estados-Membros podem continuar a isentar tal entidade privada da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A e 7.º-D e limitar o direito de embarcar e desembarcar passageiros para os serviços explorados por empresas ferroviárias na mesma infraestrutura que os serviços de transporte de passageiros prestados pela parte privada nos termos da parceria público-privada."

d) É aditado o seguinte n.º 13:

"13. Os gestores de infraestruturas privadas que façam parte de uma parceria público-privada constituída antes de [data da entrada em vigor da presente diretiva] e que não recebam fundos públicos são excluídos da aplicação do artigo 7.º-D, desde que os empréstimos e garantias financeiras geridos pelo gestor de infraestrutura não beneficiem direta ou indiretamente determinadas empresas ferroviárias."

1. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação: ¹

"2) "Gestor de infraestrutura", uma entidade ou empresa responsável pela exploração, manutenção e renovação da infraestrutura ferroviária numa determinada rede e pela participação no seu desenvolvimento tal como determinado pelo Estado-Membro no quadro da sua política geral de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura;

2-A) "Desenvolvimento da infraestrutura ferroviária", o planeamento da rede, o planeamento financeiro e de investimento, bem como a construção e a modernização da infraestrutura;

2-AA) "Exploração da infraestrutura ferroviária", a repartição dos canais horários, a gestão do tráfego e a tarifação da utilização da infraestrutura;²

2-B) "Manutenção da infraestrutura ferroviária", as obras que se destinem a manter as boas condições e a capacidade da infraestrutura existente;

¹ Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que é possível explorar a infraestrutura ferroviária em estruturas separadas, por empresas verticalmente integradas ou empresas verticalmente integradas em combinação com a externalização.

² Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que a exploração da infraestrutura ferroviária compreende o controlo, o comando e a sinalização. Será aditado um considerando para esclarecer que, neste contexto, deverá ser assegurada a adequação da infraestrutura à sua utilização designada.

- 2-C) "Renovação da infraestrutura ferroviária", grandes obras de substituição da infraestrutura existente que não alteram o seu desempenho geral;
- 2-D) "Modernização da infraestrutura ferroviária", grandes obras de alteração da infraestrutura que melhoram [...] o seu desempenho geral;
- 2-E) "Funções essenciais" da gestão da infraestrutura, a tomada de decisões a respeito da repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, bem como a tomada de decisões sobre a tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, de acordo com o quadro tarifário e o quadro de repartição da capacidade estabelecido pelos Estados-Membros nos termos dos artigos 29.º e 39.º."

b) São aditados os seguintes pontos:

"31) "Empresa verticalmente integrada", uma empresa em que, na aceção do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho:

- um gestor de infraestrutura seja controlado por uma empresa que, simultaneamente, exerça controlo sobre uma ou várias empresas ferroviárias que prestam serviços ferroviários na rede do gestor da infraestrutura; ou
- um gestor de infraestrutura seja controlado por uma ou várias empresas ferroviárias que prestem serviços ferroviários na rede do gestor da infraestrutura; ou
- uma ou várias empresas ferroviárias que prestam serviços ferroviários na rede do gestor da infraestrutura sejam controladas por um só gestor de infraestrutura.

Entende-se ainda por empresa verticalmente integrada uma empresa constituída por diferentes divisões, nomeadamente um gestor de infraestrutura e uma ou várias divisões que prestem serviços de transporte e não tenham personalidade jurídica distinta.

Quando o gestor de infraestrutura e a empresa ferroviária forem totalmente independentes entre si, mas forem ambos diretamente controlados por um Estado-Membro, sem que haja uma entidade intermediária, não se considera para efeitos da presente diretiva que constituam uma empresa verticalmente integrada³.

32) "Parceria público-privada", um acordo vinculativo entre organismos públicos e uma ou mais empresas que não sejam o principal gestor de infraestrutura de um Estado-Membro⁴, nos termos do qual as empresas constroem e/ou financiam parte ou a totalidade de uma infraestrutura ferroviária e/ou adquirem o direito ao exercício de qualquer das funções referidas no ponto 2 por um período de tempo pré-definido. Esse acordo pode assumir qualquer forma juridicamente vinculativa prevista na legislação nacional.

33) "Conselho de administração", [...] o órgão **superior** de uma empresa que exerça funções executivas e administrativas e seja responsável e responda pela gestão diária da empresa.

33-A) "Conselho de fiscalização", [...] o órgão **supremo** de uma empresa que desempenhe funções de fiscalização, nomeadamente funções de controlo do conselho de administração, e que tome decisões de natureza estratégica geral para a empresa."

2. O artigo 6.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

"Para efeitos do presente artigo, os Estados-Membros que aplicam o artigo 7.º-A, n.º 3, exigem que a empresa seja organizada em divisões distintas que não tenham personalidade jurídica distinta dentro de uma mesma empresa."

³ A noção de total independência poderá ser esclarecida num considerando para efeitos da definição deste termo. Por "entidade intermediária" não se deverá entender um Ministério.

⁴ Poderá ser esclarecido num considerando que cabe ao Estado-Membro determinar qual das entidades é o principal gestor de infraestrutura.

3. O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 7.º

Independência do gestor de infraestrutura

1. Os Estados-Membros asseguram que o gestor de infraestrutura seja responsável pela exploração, manutenção e renovação da rede e esteja encarregado de desenvolver a infraestrutura ferroviária nessa rede, nos termos do direito nacional.
2. Os Estados-Membros asseguram que o gestor de infraestrutura seja organizado como entidade juridicamente distinta das empresas ferroviárias e, em caso de empresa verticalmente integrada, de outras entidades jurídicas pertencentes a essa empresa.
3. Os Estados-Membros asseguram que as mesmas pessoas não possam em simultâneo ter atividade:
 - como membros do conselho de administração de um gestor de infraestrutura e de uma empresa ferroviária;
 - como responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais e como membros do conselho de administração de uma empresa ferroviária;
 - caso exista um conselho de fiscalização, como membros do conselho de fiscalização de um gestor de infraestrutura e de uma empresa ferroviária.
4. Em caso de empresa verticalmente integrada, os membros do conselho de administração do gestor de infraestrutura e as pessoas responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais não podem receber nenhuns benefícios financeiros das empresas ferroviárias nem prémios principalmente relacionados com o desempenho financeiro de [...] determinadas empresas ferroviárias. No entanto, podem ser-lhes oferecidos incentivos relacionados com o desempenho global do sistema ferroviário.

5. Caso haja sistemas de informação comuns a diferentes entidades de uma empresa verticalmente integrada, o acesso a informações sensíveis relativas às funções essenciais fica limitado ao pessoal autorizado do gestor de infraestrutura.

6. O disposto no n.º 1 não prejudica os poderes decisórios dos Estados-Membros em matéria de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura ferroviária nem as competências dos Estados-Membros em matéria de financiamento e tarifação da utilização da infraestrutura e de repartição da capacidade, tal como definido no artigo 4.º, n.º 2, e nos artigos 8.º, 29.º e 39.º."

4. São aditados os seguintes artigos 7.º-A a 7.º-F:

"Artigo 7.º-A

Independência das funções essenciais

1. Os Estados-Membros asseguram que o gestor de infraestrutura goze de independência organizativa e decisória no que respeita às funções essenciais, dentro dos limites definidos no artigo 4.º, n.º 2, e nos artigos 29.º e 39.º.

2. Em aplicação do n.º 1, os Estados-Membros asseguram em especial que:

- as empresas ferroviárias ou quaisquer outras entidades jurídicas não exerçam influência decisiva no gestor de infraestrutura no que respeita às funções essenciais, sem prejuízo do papel que cabe aos Estados-Membros para determinar o quadro tarifário, o quadro de repartição da capacidade e as regras concretas de tarifação, em conformidade com os artigos 29.º e 39.º;
- as empresas ferroviárias não tenham influência decisiva nas nomeações e exonerações das pessoas responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais⁵;
- a mobilidade das pessoas responsáveis pelas funções essenciais não seja criadora de conflitos de interesse.

⁵ Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que também ficam abrangidos os procedimentos de queixa.

3. Os Estados-Membros podem decidir que a tarifação da utilização da infraestrutura e a repartição dos canais horários sejam feitas por organismos de tarifação e por organismos de repartição independentes de qualquer empresa ferroviária do ponto de vista jurídico, organizativo e decisório. Nesse caso, os Estados-Membros podem decidir não aplicar o disposto no artigo 7.º, n.º 2 e n.º 3, terceiro travessão.⁶O artigo 7.º, n.º 3, primeiro travessão, e o artigo 7.º, n.º 4, aplicam-se *mutatis mutandis* aos chefes das divisões encarregadas da gestão da infraestrutura e da prestação dos serviços ferroviários.

4. As disposições da presente diretiva relativas às funções essenciais do gestor de infraestrutura aplicam-se aos organismos independentes de tarifação e/ou repartição.

Artigo 7.º-B

Imparcialidade do gestor de infraestrutura em matéria de gestão do tráfego e planeamento da manutenção

1. As funções de gestão do tráfego e planeamento da manutenção são exercidas de forma transparente e não discriminatória.

2. No que respeita à gestão do tráfego, os Estados-Membros asseguram que as empresas ferroviárias tenham pleno acesso em tempo útil às informações pertinentes nos casos de perturbação que as afetem. Se o gestor de infraestrutura conceder um acesso mais amplo ao processo de gestão do tráfego, o mesmo deve ser concedido às empresas ferroviárias em causa de forma transparente e não discriminatória.

3. No que respeita ao planeamento a longo prazo da grande manutenção e/ou à renovação da infraestrutura ferroviária, o gestor de infraestrutura consulta os candidatos e tem na melhor conta possível as preocupações expressas.

⁶ Poderá ser aditado um considerando para esclarecer como serão aplicadas as disposições pertinentes da presente diretiva, *mutatis mutandis*, às empresas verticalmente integradas em que o gestor de infraestrutura e a empresa ferroviária não têm personalidades jurídicas distintas, mas estão organizados em divisões distintas dentro de uma mesma empresa.

Artigo 7.º-C

Externalização e partilha das funções do gestor de infraestrutura⁷

1. Desde que não haja conflitos de interesse e seja garantida a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis, o gestor de infraestrutura pode:

- a) Externalizar funções atribuindo-as a uma entidade diferente, desde que esta não seja uma empresa ferroviária nem controle uma empresa ferroviária nem seja controlada por uma empresa ferroviária;
- b) Externalizar a execução de obras e tarefas conexas [...] de desenvolvimento, manutenção e renovação da infraestrutura ferroviária, atribuindo-as a empresas ferroviárias ou empresas que controlam a empresa ferroviária ou são controladas pela empresa ferroviária.

O gestor de infraestrutura mantém os poderes de fiscalização e é responsável em última instância pelo exercício das funções descritas no artigo 3.º, ponto 2. Qualquer entidade que exerça funções essenciais fá-lo em conformidade com os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B e 7.º-D.

2. Em derrogação do artigo 7.º, n.º 1, as funções de gestão de infraestrutura podem ser exercidas por diversos gestores de infraestrutura, incluindo partes em acordos de parceria entre o setor público e o setor privado, desde que todos preencham os requisitos do artigo 7.º, n.ºs 2 a 6, e dos artigos 7.º-A, 7.º-B e 7.º-D e assumam plena responsabilidade pelo exercício das funções em causa.

⁷ Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que, nos termos do direito nacional, pode ser permitido por ato legislativo externalizar as funções de gestor de infraestrutura.

2-A. Se não forem atribuídas funções essenciais a um operador das instalações de alimentação elétrica, este fica isento das regras aplicáveis aos gestores de infraestrutura, desde que seja assegurado o cumprimento das disposições pertinentes relativas ao desenvolvimento da rede, em particular o artigo 8.º.

3. Sob reserva de fiscalização pelo órgão independente competente determinado pelos Estados-Membros, o gestor de infraestrutura pode celebrar acordos de cooperação com uma ou mais empresas ferroviárias, de forma não discriminatória, com o objetivo de conseguir benefícios para os consumidores, tais como a redução dos custos ou a melhoria do desempenho por parte da rede abrangida pelo acordo.

Esse órgão fiscaliza a execução de tais acordos e pode, em casos justificados, aconselhar que sejam revogados.

Artigo 7.º-D⁸

Transparência financeira

Além do artigo 6.º, são aplicáveis as seguintes disposições:

- a) Respeitando os procedimentos nacionais aplicáveis em cada Estado-Membro, as receitas provenientes das atividades de gestão da infraestrutura, incluindo os fundos públicos, só pode ser utilizado pelo gestor de infraestrutura para financiar as suas próprias atividades, incluindo o serviço dos próprios empréstimos, e para pagar dividendos aos [...] proprietários⁹ da empresa, que podem incluir quaisquer acionistas privados¹⁰;
- b) Os gestores de infraestrutura não concedem, direta ou indiretamente, empréstimos a empresas ferroviárias;
- b-B) As empresas ferroviárias não concedem, direta ou indiretamente, empréstimos a gestores de infraestrutura;
- c) Os empréstimos entre entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada só são concedidos, desembolsados e servidos a taxas e condições de mercado que reflitam o perfil de risco individual da entidade em causa;
- c-C) Os empréstimos entre entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada concedidos antes de [data de entrada em vigor da presente diretiva] continuam até ao seu vencimento, desde que tenham sido contraídos a taxas de mercado e que sejam efetivamente desembolsados e servidos;

⁸ Poderá ser aditado um considerando para especificar que o artigo 31.º não impede os Estados-Membros de prever que as receitas do gestor de infraestrutura provenientes das tarifas de infraestrutura transitem pelas contas do Estado.

⁹ Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que os proprietários da empresa incluem o Estado e quaisquer acionistas privados, com exclusão das sociedades gestoras de participações sociais (*holdings*).

¹⁰ Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que o gestor de infraestrutura deverá poder pagar estas receitas e dividendos diretamente ou através de outra entidade dentro da empresa.

- d) Quaisquer serviços oferecidos por outras entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada ao gestor de infraestrutura são baseados em contratos e pagos quer a preços de mercado, quer a preços que reflitam o custo de produção, mais uma margem de lucro razoável;
- d-D) As dívidas imputadas ao gestor de infraestrutura são claramente separadas das dívidas imputadas a outras entidades jurídicas no seio de empresas verticalmente integradas. O serviço destas dívidas deve ser separado. Tal não obsta a que o pagamento final das dívidas seja efetuado através da empresa referida no artigo 3.º, ponto 31, primeiro travessão, ou através de qualquer outra entidade dentro dessa empresa;
- d-E) A contabilidade do gestor de infraestrutura e das outras entidades jurídicas no seio de uma empresa verticalmente integrada deve ser mantida de uma forma que assegure o cumprimento das presentes disposições e permita uma contabilidade separada e circuitos financeiros transparentes no seio da empresa;
- f) No seio de empresas verticalmente integradas, o gestor de infraestrutura deve manter registos pormenorizados das relações comerciais e financeiras com as outras entidades jurídicas no seio dessa empresa.

Se um organismo de tarifação e de repartição de capacidade independente exercer funções essenciais em conformidade com o artigo 7.º-A, n.º 3 e os Estados-Membros não aplicarem o artigo 7.º, n.º 2, as disposições do presente artigo são aplicáveis *mutatis mutandis*. As referências ao gestor de infraestrutura, à empresa ferroviária e a outras entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada no artigo 7.º-D devem entender-se como referências às respetivas divisões da empresa. O cumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 7.º-D deve ser demonstrado na contabilidade separada das respetivas divisões da empresa.

Artigo 7.º-E

Mecanismos de coordenação

Se for caso disso, os Estados-Membros asseguram que sejam criados mecanismos adequados de coordenação entre os seus principais gestores de infraestrutura e todas as empresas ferroviárias e candidatos interessados, tal como referido no artigo 8.º, n.º 3. Poderão ser convidados a participar representantes dos utilizadores e das autoridades locais/regionais. A coordenação deve, nomeadamente, dizer respeito:

- a) Às necessidades dos candidatos em matéria de manutenção e desenvolvimento da capacidade da infraestrutura;
- b) Ao conteúdo dos objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores incluídos nos contratos a que se refere o artigo 30.º e dos incentivos a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, e sua aplicação;
- c) Ao conteúdo e à aplicação das especificações da rede a que se refere o artigo 27.º;
- d) A questões de intermodalidade e de interoperabilidade;
- e) A qualquer outra questão relacionada com as condições de acesso e utilização da infraestrutura e com a qualidade dos serviços do gestor de infraestrutura.

Artigo 7.º-F

Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura¹¹

1. Os Estados-Membros asseguram que os seus principais gestores de infraestrutura participem e cooperem numa rede que se reúne a intervalos regulares para:

- a) Desenvolver a infraestrutura ferroviária da União;
- b) Apoiar a implementação atempada e eficiente do espaço ferroviário europeu único;
- c) Proceder ao intercâmbio de melhores práticas;
- d) Acompanhar o desempenho; e
- e) Contribuir para as atividades de acompanhamento do mercado a que se refere o artigo 15.º.

2. A Comissão é um dos membros da rede, e apoia o seu trabalho."

¹¹ Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que as estruturas existentes serão dotadas de base jurídica.

5. O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. **Sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007**, as empresas ferroviárias beneficiam do direito de acesso, em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes, às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros para fins de exploração [...] dos serviços de transporte ferroviário de passageiros. As empresas ferroviárias podem embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação. Esse direito inclui o acesso às infraestruturas de ligação das instalações de serviço a que se refere o Anexo II, ponto 2.";¹²

¹² Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que, ao assegurar o livre acesso às infraestruturas ferroviárias para a prestação de serviços nacionais de transporte de passageiros, esta disposição não prejudica a prerrogativa das autoridades competentes ao decidirem qual a empresa a ter em consideração para a adjudicação direta de contratos OSP: "O direito de acesso às infraestruturas de que beneficiam as empresas ferroviárias não prejudica a possibilidade de uma autoridade competente conceder direitos exclusivos, em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 ou de, nas condições estabelecidas no artigo 5.º do mesmo regulamento, adjudicar um contrato de serviço público por ajuste direto. A existência de um contrato de serviço público desse tipo não habilita um Estado-Membro a proibir o acesso de outras empresas ferroviárias às infraestruturas em causa com vista à prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros, a não ser que tais serviços ponham em perigo o equilíbrio económico do contrato OSP."

b) É aditado um novo n.º 1-A:

"1-A. Sem prejuízo das obrigações internacionais da União e dos Estados-Membros, os Estados-Membros que tenham fronteira com um país terceiro podem limitar o direito de acesso previsto no artigo 10.º para os serviços explorados, de e para esse país terceiro, numa rede cuja bitola seja diferente da da rede ferroviária principal na UE, caso ocorram distorções da concorrência no transporte ferroviário transfronteiras entre os Estados-Membros e o país terceiro em causa. Tais distorções podem resultar, nomeadamente, da falta de um acesso não discriminatório à infraestrutura ferroviária e aos serviços conexos no país terceiro em causa.

Se um Estado-Membro, em conformidade com o presente número, tencionar adotar uma decisão para limitar o direito de acesso, submete o projeto de decisão à Comissão Europeia e consulta os outros Estados-Membros a esse respeito.

Se, no prazo de três meses, nem a Comissão nem nenhum Estado-Membro formularem objeções, o Estado-Membro em causa pode adotar a decisão.

A Comissão pode adotar medidas de execução que especifiquem o procedimento e os critérios a adotar para efeitos da aplicação do presente número. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3."

13

c) São suprimidos os n.ºs 3 e 4.

13

Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que os Estados-Membros podem determinar que as condições para a concessão do direito de acesso à infraestrutura ferroviária para fins de exploração de serviços de transporte ferroviário de passageiros incluam condições que possibilitem um sistema de serviços de transporte ferroviário de passageiros no âmbito de um regime de horários integrado.

6. O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Os Estados-Membros podem limitar o direito de acesso previsto no artigo 10.º, n.º 2, para os serviços de transporte de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado local de destino, quando o mesmo itinerário ou um itinerário alternativo forem objeto de um ou vários contratos de serviço público, se o exercício desse direito comprometer o equilíbrio económico do contrato ou contratos de serviço público em questão.";

b) O primeiro parágrafo do n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"Para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público seria comprometido, a entidade ou entidades reguladoras pertinentes referidas no artigo 55.º efetuam uma análise económica objetiva e baseiam a sua decisão em critérios pré-definidos. Atuam para tal mediante pedido de uma das seguintes entidades, apresentado no prazo de um mês a contar da data de transmissão da informação sobre o serviço de transporte de passageiros pretendido a que se refere o artigo 38.º, n.º 4:

- a) A autoridade ou as autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público;
- b) Qualquer outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo;
- c) O gestor de infraestrutura;
- d) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público."

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

"3. A entidade reguladora fundamenta a sua decisão e especifica as condições em que a reapreciação da decisão pode ser requerida, no prazo de um mês a contar da data da sua notificação, por uma das partes a seguir indicadas:

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

Caso decida que o equilíbrio económico de um contrato público seria comprometido pelo serviço de transporte de passageiros pretendido a que se refere o artigo 38.º, n.º 4, a entidade reguladora indica as eventuais alterações a esse serviço que assegurariam o cumprimento das condições para a concessão do direito de acesso previsto no artigo 10.º, n.º 2.º;

- d) No n.º 4, é aditado um segundo período:

"A Comissão adota medidas comparáveis para os serviços nacionais de transporte de passageiros até [36 meses a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva]."

e) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

"5. Os Estados-Membros podem também limitar o direito de acesso à infraestrutura ferroviária para fins de exploração de serviços nacionais de passageiros entre um determinado local de partida e um dado destino dentro do mesmo Estado-Membro, quando o direito exclusivo de encaminhar passageiros entre essas estações tiver sido concedido por contrato de serviço público adjudicado antes de 16 de junho de 2015 e se o operador de serviço público não receber compensação pela prestação de tais serviços. Essa limitação pode continuar a aplicar-se durante a validade inicial do contrato, ou durante dez anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva, consoante o período mais curto."¹⁴

7. É aditado o seguinte artigo 13.º-A:

"Artigo 13.º-A

Sistemas comuns de informação e de bilhética integrada

1. Sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1371/2007¹⁵ e da Diretiva 2010/40/UE¹⁶, os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias que prestam serviços nacionais de transporte de passageiros participem num sistema comum de informação e bilhética integrada para a venda de bilhetes, bilhetes únicos e reservas, ou decidir delegar poderes nas autoridades competentes para criarem tal sistema. Se este for criado, os Estados-Membros garantem que o mesmo não cria distorções do mercado nem resulta em qualquer discriminação entre empresas ferroviárias e que é gerido por uma entidade jurídica pública ou privada, ou por uma associação de todas as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros.

2. Os Estados-Membros exigem que as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros adotem planos de emergência e assegurem que esses planos de emergência sejam devidamente coordenados para prestar assistência aos passageiros, na aceção do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, em caso de perturbação importante dos serviços."

¹⁴ Esta questão deverá também ser adequadamente refletida no texto OSP, nomeadamente para assegurar uma certa coerência entre os prazos incluídos nos textos OSP e Governação.

¹⁵ JO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

¹⁶ JO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

8. No artigo 38.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

"4. Caso tencione solicitar capacidade de infraestrutura para explorar um serviço de transporte de passageiros num Estado-Membro em que o direito de acesso às infraestruturas ferroviárias seja limitado nos termos do artigo 11.º, o candidato informa os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras competentes, no mínimo 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que o pedido de capacidade se refere. A fim de poderem avaliar o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras em causa asseguram que todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público, todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º e todas as empresas ferroviárias que executam o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte de passageiros sejam informadas sem demora injustificada e, o mais tardar, no prazo de dez dias."

9. No artigo 63.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Até 31 de dezembro de 2024, a Comissão avalia o impacto da presente diretiva no setor ferroviário e apresenta um relatório sobre a sua aplicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

Até à mesma data, a Comissão avalia se ainda subsistem práticas discriminatórias ou outros tipos de distorção de concorrência para com os gestores de infraestruturas que façam parte de uma empresa verticalmente integrada. A Comissão propõe, caso seja apropriado, novas medidas legislativas".

10. No artigo 56.º, n.º 1, são aditadas as seguintes alíneas h), i) e j):

"h) À gestão do tráfego;

i) Ao planeamento da manutenção e da renovação;

j) Ao cumprimento dos requisitos estabelecidos no artigo 2.º, n.º 13, e nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D."

11. A referência à alínea "g)" no artigo 56.º, n.ºs 2 e 9, é substituída por uma referência à alínea "j)".

12. O artigo 56.º, n.º 12, é alterado do seguinte modo:

"A fim de verificar a conformidade das disposições relativas à separação das contas estabelecidas no artigo 6.º e das disposições relativas à transparência financeira estabelecidas no artigo 7.º-D, a entidade reguladora é competente para efetuar auditorias ou mandar efetuar auditorias externas ao gestor de infraestrutura, aos operadores de instalações de serviço e, se for caso disso, às empresas ferroviárias. No caso de empresas verticalmente integradas, estas competências são alargadas de forma a abranger todas as entidades jurídicas. A entidade reguladora tem o direito de solicitar todas as informações pertinentes. Mais especialmente, a entidade reguladora é competente para exigir que o gestor de infraestrutura, os operadores de instalações de serviço e todas as empresas ou outras entidades que efetuam ou integram diferentes tipos de transporte ferroviário ou de gestão da infraestrutura, conforme referido no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 13.º, apresentem, na totalidade ou em parte, as informações contabilísticas enumeradas no anexo VIII com o grau de detalhe suficiente considerado necessário e proporcionado.

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

Os fluxos financeiros a que se refere o artigo 7.º-D, alínea a), os empréstimos a que se refere o artigo 7.º-D, alíneas c) e c-C), e as dívidas a que se refere o artigo 7.º-D, alínea d-D), estão sujeitos à fiscalização da entidade reguladora.

Caso um Estado-Membro tenha designado a entidade reguladora como a entidade competente independente a que se refere o artigo 7.º-C, n.º 3, a entidade reguladora examina os acordos de cooperação a que se refere esse artigo."

13. O artigo 32.º, n.º 4, é alterado do seguinte modo:

"As tarifas de utilização da infraestrutura para a utilização dos corredores ferroviários definidos na Decisão 2009/561/CE da Comissão podem ser diferenciadas para incentivar o equipamento dos comboios com o ETCS em conformidade com a versão adotada pela Decisão 2008/386/CE da Comissão e com as versões posteriores. Essa diferenciação não deve acarretar nenhum aumento global das receitas do gestor de infraestrutura.

Os Estados-Membros podem decidir que a diferenciação das tarifas de utilização da infraestrutura não se aplique às linhas ferroviárias especificadas na Decisão 2009/561/CE, que apenas podem ser utilizadas por comboios equipados com o ETCS.

Os Estados-Membros podem decidir alargar a diferenciação a linhas ferroviárias não especificadas na Decisão 2009/561/CE."

14. No artigo 57.º, é aditado o seguinte n.º 10:

"10. No que toca a decisões relativas a infraestruturas binacionais, os Estados-Membros podem exigir que haja coordenação entre as entidades reguladoras competentes, a fim de assegurar um alinhamento do impacto das decisões."

Artigo 2.^{o17}

1. Não obstante o disposto no artigo 3.^o, n.^o 2, os Estados-Membros adotam e publicam as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva o mais tardar 36 meses após a sua entrada em vigor. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

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

Artigo 3.^o

1. A presente diretiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.
2. Os n.ºs 5 a 12 do artigo 1.^o são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2020, a tempo do horário de serviço com início em 14 de dezembro de 2020.

¹⁷ Poderá ser aditado o seguinte considerando, a fim de esclarecer que os Estados-Membros podem manter, durante o período transitório, as regras nacionais existentes em matéria de acesso ao mercado: "No processo de abertura dos mercados ferroviários nacionais à concorrência mediante a concessão de acesso às redes a todas as empresas ferroviárias, os Estados-Membros devem dispor de um período de transição suficientemente longo para adaptar a sua legislação nacional e sua organização interna. Em consequência, os Estados-Membros devem poder manter as suas regras nacionais existentes em matéria de acesso ao mercado até ao final do período transitório."

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu,
O Presidente

Pelo Conselho,
O Presidente

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 é alterado do seguinte modo¹⁸:

1. Após a alínea a) do artigo 2.º, é inserida a seguinte alínea:

"a-A) "Serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros", o transporte público ferroviário de passageiros, excluindo o transporte de passageiros noutros sistemas guiados, como os metropolitanos ou os metropolitanos ligeiros de superfície".

2. É aditado o seguinte artigo 2.º-A:

"Artigo 2.º-A

Especificação das obrigações de serviço público

1. A autoridade competente define as especificações das obrigações de serviço público para o transporte público de passageiros e o âmbito da sua aplicação, em conformidade com o artigo 2.º, alínea e).

Essas especificações devem ser coerentes com os objetivos da política de transportes públicos.

2. As especificações das obrigações de serviço público e a correspondente compensação do efeito financeiro líquido devem:
 - a) Alcançar os objetivos da política de transportes públicos com uma boa relação custo-eficácia. Tal inclui a possibilidade de agrupar os serviços prestados a um preço que permite cobrir os custos e os serviços prestados a um preço que não permite cobrir os custos;

¹⁸ Poderá ser aditado o seguinte considerando: "Um dos objetivos específicos do presente regulamento é reforçar a qualidade, a transparência, a eficiência e o desempenho dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros".

- b) Apoiar financeiramente a prestação de serviços públicos de transporte de passageiros em conformidade com os requisitos previstos na política de transportes públicos a longo prazo." ¹⁹ ²⁰

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

0-A) No n.º 1, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

"a) Definir claramente as obrigações de serviço público estabelecidas no artigo 2.º, alínea e) e no artigo 2.º-A que os operadores de serviço público têm de cumprir e as zonas geográficas abrangidas;"

a) O último período do n.º 1, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

"No caso de contratos de serviço público não adjudicados nos termos do artigo 5.º, n.ºs 1 ou 3, esses parâmetros são determinados de modo a que nenhuma compensação possa 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 respetivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável;"

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

"6. "Quando as autoridades competentes, nos termos do direito nacional, exijam dos operadores de serviço público que cumpram determinados padrões de qualidade e sociais ou estabeleçam critérios sociais e de qualidade, esses padrões e critérios devem ser incluídos nos documentos relativos aos concursos e nos contratos de serviço público."

ç [...]) É aditado o seguinte n.º 8:

¹⁹ Poderá ser aditado o seguinte considerando: "As obrigações de serviço público deverão estar em sintonia com a política de transportes públicos. No entanto, isso não implica que as autoridades competentes tenham direito a receber um montante específico de financiamento."

²⁰ Poderá ser aditado o seguinte considerando: "Para ter em conta a diversidade das formas de organização territorial e política dos Estados-Membros, os contratos de serviço público podem ser adjudicados por autoridades competentes que sejam uma combinação de autoridades públicas. Em tais casos, deverá haver regras claras que definam os respetivos papéis de cada uma no processo de adjudicação dos contratos de serviço público."

"8. As autoridades competentes facultam a todas as partes interessadas as informações pertinentes para a preparação de propostas para os concursos, tendo simultaneamente em conta a legítima proteção de informações comerciais confidenciais. As informações incidem nomeadamente sobre a procura por parte dos passageiros, as tarifas, os custos e as receitas relativos ao transporte público de passageiros a que o concurso se refere e elementos das especificações da infraestrutura relevantes para a exploração dos veículos ou do material circulante necessários, e permitem-lhes elaborar planos de atividade bem fundamentados. Os gestores da infraestrutura ferroviária apoiam as autoridades competentes no fornecimento de todas as especificações relevantes da infraestrutura. O incumprimento do acima disposto é objeto das vias de recurso previstas no artigo 5.º, n.º 7."

4. O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

0-A) O primeiro período do n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"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 direto 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.

Em caso de serviço público no transporte ferroviário, o agrupamento de autoridades referido no parágrafo anterior pode ser composto apenas por autoridades competentes a nível local cuja zona de competência geográfica não seja nacional. O serviço de transporte público de passageiros ou o contrato de serviço público a que se refere o parágrafo anterior só pode abranger as necessidades de transporte das aglomerações urbanas, e/ou de zonas rurais."²¹

0-AA) No artigo 5.º, n.º 3, os termos "previstos nos n.ºs 4, 5 e 6" são substituídos pelos termos "previstos nos n.ºs 3-A, [...], 4, 4-A, 5 e 6".

²¹ Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que cabe aos Estados-Membros definir na legislação nacional o que corresponde aos conceitos de aglomerações urbanas e zonas rurais: "Tendo em conta a diversidade de divisões administrativas nos Estados-Membros, em caso de contratos para a prestação de serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros que tenham sido adjudicados por ajuste direto por um agrupamento de autoridades a nível local, conforme referido no artigo 5.º, n.º 2, cabe aos Estados-Membros determinar quais as autoridades a nível local competentes no que respeita às "aglomerações urbanas" e "zonas rurais" em causa.

0-B) É aditado o seguinte n.º 3-A:

"3-A. No que se refere aos contratos de serviço público **de transporte ferroviário** normalmente adjudicados por concurso, a autoridade competente pode decidir adjudicar temporariamente novos contratos por ajuste direto **se considerar [...] existirem** circunstâncias excepcionais **que justifiquem o ajuste direto** [...]. Tais circunstâncias excepcionais comportam as situações em que:

– a qualidade e o número das propostas são consideradas insuficientes para garantir uma boa relação qualidade-preço; ou

– a autoridade competente e/ou outras autoridades competentes tiver(em) já lançado uma série de concursos passíveis de afetar o número e a qualidade das propostas suscetíveis de serem recebidas se o contrato for adjudicado por concurso; ou

– são necessárias alterações ao âmbito de um ou vários contratos de serviço público para otimizar a prestação de serviços públicos.

A autoridade competente emite uma decisão fundamentada e informa da mesma a Comissão sem demora injustificada.

A duração [...] dos contratos **adjudicados nos termos do presente número** não pode ser superior a [sete] anos.

Os contratos adjudicados nos termos do presente número são publicados, tendo simultaneamente em conta a legítima proteção das informações comerciais confidenciais e dos interesses comerciais."²²

²² Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que casos são abrangidos por esta disposição.

0-C) É aditado o seguinte n.º 3-B:

"3-B. Em aplicação do artigo 5.º, n.º 3, as autoridades competentes podem decidir aplicar o seguinte procedimento:

As autoridades competentes podem tornar pública a sua intenção de adjudicar um contrato de serviço público de transporte ferroviário através da publicação de um aviso no Jornal Oficial da União Europeia.

O aviso deve incluir uma descrição pormenorizada dos serviços que serão objeto do contrato a adjudicar, bem como o tipo e a duração do contrato.

Os operadores podem manifestar o seu interesse num prazo fixado pela autoridade competente que não pode ser inferior a 60 dias após a publicação do aviso.

Se, após esse prazo:

- a) Apenas um operador tiver manifestado o seu interesse em participar no procedimento de adjudicação do contrato de serviço público; e
- b) Tiver devidamente comprovado que será efetivamente capaz de prestar o serviço de transporte cumprindo as obrigações estabelecidas no contrato de serviço público; e
- c) A ausência de concorrência não resultar de uma restrição artificial dos parâmetros do concurso; e
- d) Não existir qualquer alternativa razoável,

as autoridades competentes podem encetar negociações com esse operador com vista à adjudicação do contrato sem efetuarem nova publicação de um aviso de concurso público."

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

"4. Salvo se a legislação nacional o proibir, a autoridade competente pode decidir adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público:

a) Cujo valor anual médio seja estimado em menos de 1 000 000 EUR ou menos de 7 500 000 EUR no caso de um contrato de serviço público que inclua serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros; ou

b) Que tenham por objeto a prestação anual de menos de 300 000 km de serviços públicos de transporte de passageiros ou de menos de 500 000 km no caso de um contrato de serviço público que inclua serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros.²³

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

²³

Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que o limiar mais elevado se aplica aos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros ou aos serviços públicos de transporte de passageiros em que o caminho-de-ferro representa mais de 50% do valor dos serviços em questão.

a-A) É aditado o seguinte n.º 4-A:

"4-A. Salvo se a legislação nacional o proibir, a autoridade competente pode decidir adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público para o transporte público ferroviário:

a) i) Se considerar que a adjudicação por ajuste direto se justifica pelas características estruturais e geográficas pertinentes do mercado e da rede em causa, em especial a respetiva dimensão, as características da procura, a complexidade da rede, **o seu isolamento técnico e geográfico** e os serviços abrangidos pelo contrato; e

(ii) Se esse contrato resultar numa melhoria da qualidade dos serviços e/ou da relação custo-eficácia, em comparação com o contrato de serviço público anteriormente adjudicado.

Nesse caso, a autoridade competente emite uma decisão fundamentada e informa da mesma a Comissão sem demora injustificada.

Considera-se que preenchem as condições da subalínea i) os Estados-Membros em que, à data de entrada em vigor do presente regulamento, o volume anual máximo seja inferior a 23 milhões de quilómetros-comboio e em que apenas haja uma autoridade competente a nível nacional e um contrato de serviço público para toda a rede. Se decidirem adjudicar um contrato de serviço público por ajuste direto, tais Estados-Membros dão conhecimento disso à Comissão. O Reino Unido pode decidir aplicar este parágrafo à Irlanda do Norte.

Se decidir adjudicar um contrato de serviço público por ajuste direto, a autoridade competente define requisitos de desempenho mensuráveis, transparentes e verificáveis. Esses requisitos são incluídos no contrato.

Os requisitos de desempenho incluem, em especial, a pontualidade dos serviços, a frequência das operações ferroviárias, a qualidade do material circulante e a capacidade de transporte de passageiros.

O contrato inclui indicadores de desempenho específicos que permitam uma avaliação periódica pela autoridade competente, e especifica as medidas efetivas e dissuasoras que serão aplicadas no caso de a empresa ferroviária não satisfazer os requisitos de desempenho.

A autoridade competente avalia periodicamente se a empresa ferroviária em questão atingiu ou não os seus objetivos em termos de cumprimento dos requisitos de desempenho estabelecidos no contrato e torna públicos os resultados dessa avaliação. Toma medidas adequadas e em tempo útil, incluindo sanções contratuais efetivas e dissuasoras caso não sejam alcançadas as melhorias exigidas na qualidade dos serviços e/ou na relação custo-eficácia. A autoridade competente pode, em qualquer momento, suspender, total ou parcialmente, ou rescindir o contrato adjudicado ao abrigo da presente disposição, caso o operador não cumpra os requisitos de desempenho.

b) Se esses contratos disserem apenas respeito à exploração de serviços de transporte ferroviário de passageiros por um operador que gira, simultaneamente, a totalidade ou a maior parte das infraestruturas ferroviárias em que os serviços são prestados, o qual esteja excluído da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D, 8.º, 13.º e do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, nos termos do artigo 2.º, n.º 3, alíneas a) ou b), da Diretiva 2012/34/UE.

Em derrogação do artigo 4.º, n.º 3, a duração dos contratos adjudicados por ajuste direto nos termos do presente número não pode ser superior a dez anos, exceto em caso de aplicação do artigo 4.º, n.º 4.

Os contratos adjudicados nos termos do presente número são publicados, tendo simultaneamente em conta a legítima proteção das informações comerciais confidenciais e dos interesses comerciais."

a-B) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

"5. Em caso de rutura ou de risco iminente de rutura dos serviços, a autoridade competente pode tomar [...] medidas de emergência. Essas medidas de emergência são a adjudicação por ajuste direto ou um acordo formal de prorrogação de um contrato de serviço público ou ainda a 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 exceder dois anos."

b) É aditado o seguinte n.º 6-A:

"6-A. As autoridades competentes podem decidir que, para aumentar a concorrência entre empresas ferroviárias, os contratos relativos ao transporte público ferroviário de passageiros que abranjam partes da mesma rede ou do mesmo conjunto de itinerários sejam adjudicados a diferentes empresas ferroviárias. Para o efeito, antes do lançamento do processo de concurso, as autoridades competentes podem decidir limitar o número de contratos a adjudicar à mesma empresa ferroviária."

5. É aditado o seguinte artigo **5.º-A [...]**:

"Artigo **5.º-A [...]**

Material circulante

Tendo em vista um processo de adjudicação concorrencial, as autoridades competentes avaliam se são necessárias medidas para garantir um acesso eficaz e não discriminatório ao material circulante adequado."²⁴

²⁴ Poderá ser aditado um considerando para esclarecer que o objetivo desta disposição é assegurar uma concorrência efetiva no processo de concurso.

6. No artigo 6.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- "1. Qualquer compensação ligada a uma regra geral ou a um contrato de serviço público deve cumprir o disposto 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 não adjudicado nos termos do artigo 5.º, n.ºs 1 ou 3, ou ligada a uma regra geral deve cumprir, além disso, o disposto no anexo."
7. O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- "1. Cada autoridade competente torna públicos, anualmente, um relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência, a data de início e a duração dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público selecionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida. O 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. Os Estados-Membros facilitam o acesso centralizado a esses relatórios, por exemplo através de um portal web comum."
- b) Ao n.º 2 é aditada a seguinte alínea:
- "d) Data de início prevista para o contrato de serviço público e sua duração."

8. O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) O primeiro período do n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Sem prejuízo do n.º 3,

- i) O artigo 5.º é aplicável à adjudicação de contratos de serviço público relativos a serviços de transporte rodoviário de passageiros e a sistemas guiados de transporte de passageiros que não sejam o sistema ferroviário, como os metropolitanos e os metropolitanos ligeiros de superfície, a partir de 3 de dezembro de 2019;
- ii) O artigo 5.º, com exceção do n.º 4-A, é aplicável a serviços de transporte ferroviário de passageiros a partir de 3 de dezembro de 2019;
- iii) O artigo 5.º, n.º 4-A, passa a ser aplicável a serviços de transporte ferroviário de passageiros dez anos após a entrada em vigor do presente regulamento;
- iv) O artigo 5.º, n.º 6, e o artigo 7.º, n.º 3, deixam de ser aplicáveis dez anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

Os contratos de serviço público relativos aos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros que tenham sido adjudicados por ajuste direto nos termos do artigo 5.º, n.º 6, podem manter-se em vigor até à sua data de fim de validade."

b) É aditado o seguinte n.º 2-A:

"2-A. Os contratos de serviço público relativos aos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros que tenham sido adjudicados por ajuste direto com base num processo que não seja um processo concorrencial equitativo, a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento e até 3 de dezembro de 2019, podem manter-se em vigor até à sua data de fim de validade. Em derrogação do artigo 4.º, n.º 3, a duração desses contratos não pode ser superior a dez anos, exceto em caso de aplicação do artigo 4.º, n.º 4."

c) No n.º 3, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

"d) Após 26 de julho de 2000 e antes de [data de entrada em vigor do presente regulamento], com base num processo que não seja um processo concorrencial equitativo."

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu,
O Presidente*

*Pelo Conselho,
O Presidente*
