



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 10 de novembro de 2017
(OR. en)

14184/17

**Dossiê interinstitucional:
2017/0288 (COD)**

**TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	10 de novembro de 2017
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2017) 647 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2017) 647 final.

Anexo: COM(2017) 647 final



Bruxelas, 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2017) 358 final} - {SWD(2017) 359 final} - {SWD(2017) 360 final} -
{SWD(2017) 361 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objetivos da proposta**

A presente proposta faz parte do segundo pacote da mobilidade que pretende liderar a luta contra as alterações climáticas, tornar a indústria europeia mais forte e mais competitiva e melhorar a qualidade de vida e a escolha dos cidadãos na sua mobilidade quotidiana. A liberdade de circular livremente em todo o território da União constitui uma das conquistas essenciais da União Europeia. Graças a ela, os cidadãos podem viajar sem problemas entre os diferentes Estados-Membros, seja por motivos profissionais ou de lazer. A presente proposta irá melhorar a mobilidade dos cidadãos em distâncias maiores e aumentar a utilização de modos de transporte sustentáveis. Conduzirá a serviços que respondam melhor às necessidades dos cidadãos, em especial os de menores rendimentos, com a mais-valia de providenciar benefícios ambientais, económicos e sociais. A proposta responde à procura global crescente de conectividade a partir de todas as zonas geográficas e assegura a acessibilidade a uma maior fatia da população, o que contribui diretamente para as prioridades da Comissão no que toca ao Emprego e Crescimento e no âmbito da União da Energia.

O Regulamento (CE) n.º 1073/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006¹ foi adotado como parte de um pacote legislativo juntamente com o Regulamento n.º 1071/2009 relativo ao acesso à atividade de transportador rodoviário². Juntos, estes dois regulamentos regulam as condições de acesso à profissão e ao mercado no campo dos transportes rodoviários de passageiros. Ambos os regulamentos contribuem para o bom funcionamento do mercado único dos transportes rodoviários, sua eficiência e competitividade.

O Regulamento (CE) n.º 1073/2009 estabelece as disposições que as empresas que pretendem operar no mercado internacional rodoviário de passageiros e nos mercados nacionais que não o mercado do seu Estado-Membro de estabelecimento (denominadas as operações de cabotagem) devem cumprir. Inclui disposições relativas aos documentos que devem ser emitidos a essas empresas pelo Estado-Membro de registo (Licença comunitária) e pela autoridade emissora (Autorização relativa a um serviço regular). Estabelece disposições sobre as sanções em caso de infração a essas obrigações, assim como as disposições em matéria de cooperação entre os Estados-Membros.

Entre 2015 e 2017, foi efetuada uma avaliação *ex post* do regulamento³, onde se concluiu que este só em parte havia atingido o seu objetivo original de promoção dos serviços de transporte em autocarro como alternativa sustentável aos transportes individuais por automóvel. Nela se constatava que a abertura dos mercados nacionais aos serviços regulares de transporte em autocarro cria uma massa crítica de operadores que introduzem igualmente, em seguida, os serviços internacionais, resultando num maior impacto sobre o número de itinerários internacionais e de frequências de serviço do que a legislação pan-europeia por si só. A maior abertura dos mercados nacionais irá reforçar o desenvolvimento do mercado internacional dos serviços regulares, independentemente de qualquer benefício para os passageiros que efetuam trajetos nacionais. Os principais problemas identificados foram os obstáculos nos mercados

¹ JO L 300 de 14.11.2009, p. 88.

² JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

³ Documento de trabalho dos serviços da Comissão, SWD(2017) 361.

nacionais ao desenvolvimento de serviços de autocarros interurbanos e a existência de poucos modos sustentáveis de transporte de passageiros. A presente proposta, que faz parte do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT)⁴, destina-se a corrigir estas falhas.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A presente proposta inscreve-se no quadro mais amplo da revisão em curso da legislação em matéria de transporte rodoviário. Está estreitamente ligada a outros atos jurídicos em vigor relativos ao transporte rodoviário, nomeadamente à legislação sobre o acesso à profissão (Regulamento (CE) n.º 1071/2009), sobre a legislação social (Regulamento (CE) n.º 561/2006⁵, Diretiva 2002/15/CE⁶, Diretiva 2006/22/CE⁷ e Regulamento (UE) n.º 165/2014⁸) e, bem assim, a Eurovinheta (Diretiva 1999/62/CE⁹). Facilitar a prestação de serviços de autocarros interurbanos, tal como sugerido na presente proposta, será, portanto, facilitado através da consideração conjunta da regulamentação social, relativa ao mercado interno e ao destacamento de trabalhadores, a fim de assegurar tanto condições de trabalho justas para os motoristas como a concorrência leal entre operadores.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta está em plena coerência com a prioridade da Comissão de criar um mercado interno mais aprofundado e mais equitativo. O mercado interno das operações de transporte rodoviário de passageiros que utilizem os serviços de transporte em autocarro será reforçado. Além disso, também está em consonância com o objetivo da mobilidade de baixas emissões e com o objetivo de descarbonização dos transportes da União da Energia, assim como com a política comum de transportes descrita no Livro Branco de 2011 «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»¹⁰. A proposta irá criar novas oportunidades de negócio para os operadores do setor, aumentando, assim, as oportunidades de emprego e de crescimento, assim como alargando o leque de opções para os passageiros. A presente proposta reduz igualmente o ónus regulamentar que pesa sobre os operadores de transportes rodoviários de passageiros e clarifica o quadro jurídico - que são ambos objetivos da UE no programa REFIT.

2. **BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

- **Base jurídica**

A base jurídica para o regulamento e para a alteração proposta deriva do título VI (Transportes) do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), nomeadamente o seu artigo 91.º, no qual se afirma, *inter alia*, que o Parlamento Europeu e o Conselho estabelecem regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais efetuados a partir de ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou mais Estados-Membros, bem como as condições em que os transportadores não residentes podem efetuar serviços de transporte num Estado-Membro.

⁴ Iniciativa n.º 9 do anexo 2 do Programa de Trabalho da Comissão para 2017.

⁵ JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

⁶ JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

⁷ JO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

⁸ JO L 60 de 28.2.2014, p.1.

⁹ JO L 187 de 20.7.1999, p. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 final de 28.3.2011.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

A UE partilha competências com os Estados-Membros no domínio dos transportes nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE. Não obstante, apenas o legislador da UE tem competência para proceder a alterações às regras em vigor.

Além disso, a manta de retalhos de regras de acesso aos mercados nacionais de serviços de transporte em autocarro limita a capacidade dos transportadores de desenvolver serviços de autocarro em redes pan-europeias, negando-lhes a possibilidade de oferecer a integração com outros serviços de autocarro e modos de transporte. Os Estados-Membros por si só não conseguem introduzir nem assegurar a coerência e a coordenação de regras uniformes de acesso ao mercado, necessárias para a emergência de um verdadeiro mercado interno dos transportes rodoviários de passageiros. É, por conseguinte, necessário estabelecer regras a nível da UE.

- **Proporcionalidade**

Tal como indicado na secção 7.3 do relatório de avaliação de impacto, a proposta política é proporcional aos problemas identificados e não excede o que é necessário para os resolver. A proposta inclui apenas algumas alterações específicas ao regulamento que contribuem para melhorar o quadro regulamentar em vigor, no qual o setor dos transportes rodoviários de passageiros na UE opera, e não cria requisitos regulamentares adicionais às partes interessadas, que não seriam proporcionais aos problemas identificados.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que o ato jurídico a alterar é um regulamento, o ato que o altera deve, em princípio, assumir a mesma forma.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

O documento de trabalho dos serviços da Comissão para a avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 foi adotado juntamente com a presente proposta¹¹.

As principais questões identificadas são as seguintes:

- O setor dos autocarros interurbanos não conseguiu crescer a uma taxa comparável à de outros modos de transporte e a sua quota modal tem continuado a decrescer ao longo de um período alargado.
- Existem obstáculos nos mercados nacionais que dificultam o desenvolvimento dos serviços de autocarros interurbanos.
- Os serviços internacionais regulares em autocarro, sem a existência de serviços interurbanos competitivos, constituem uma oferta de serviços menos apelativa para os utilizadores.
- O âmbito dos objetivos do regulamento original não abrangia o problema da discriminação no acesso aos terminais.

¹¹ Ver nota 3.

- Existem custos de entrada administrativos excessivos.

- **Consultas das partes interessadas**

A consulta das partes interessadas realizada no quadro da preparação da presente proposta observou as regras mínimas de consulta das partes interessadas estabelecidas na Comunicação da Comissão de 11 de dezembro de 2002 (COM(2002) 704 final).

O processo de consulta incluiu cinco atividades de consulta em separado. Foram utilizados métodos de consulta abertos e específicos e várias ferramentas de consulta.

No que diz respeito à consulta aberta, entre 14 de dezembro de 2016 e 15 de março de 2017, teve lugar uma consulta pública em linha de 13 semanas (abrangendo as avaliações *ex post* e de impacto).

Os objetivos principais eram:

- ajudar a controlar os problemas enfrentados pelo setor, identificados na avaliação *ex post*;
- validar os objetivos das intervenções políticas possíveis; bem como
- recolher a opinião de partes interessadas sobre a adequação e os impactos esperados das intervenções.

A consulta compunha-se de dois questionários, um destinado ao público em geral e outro mais especializado para determinadas partes interessadas. A Comissão recebeu, no total, 171 contribuições. Foram estas as 18 contribuições para o questionário geral: 8 respostas de cidadãos/consumidores; 7 respostas de empresas; 2 respostas de organizações não governamentais; e 1 resposta de outros inquiridos. E estas as 153 contribuições para o questionário especializado: 68 respostas de empresas envolvidas na cadeia de transporte; 28 respostas de organizações não governamentais; 17 respostas de trabalhadores dos transportes rodoviários de passageiros; 7 respostas de autoridades reguladoras; 3 respostas de autoridades governamentais da UE; 3 respostas de autoridades policiais; 1 resposta de um cidadão/consumidor; 1 resposta de um académico; e 25 respostas de outros inquiridos.

A consulta específica acarretava enviar um questionário pormenorizado a determinadas partes interessadas identificadas durante a fase inicial do estudo. Foram produzidos quatro questionários diferentes, cada um concebido para o respetivo tipo de parte interessada: 20 respostas de vários ministérios/reguladores; 2 respostas de organizações pan-europeias; 3 respostas de operadores; e 6 respostas de associações de operadores.

Foram realizadas entrevistas para reunir mais informações pormenorizadas sobre as experiências das partes interessadas, assim como as suas opiniões sobre as diferentes medidas em consideração. As entrevistas também proporcionaram a ocasião para solicitar dados quantitativos requeridos para a avaliação de impacto. Em cada caso, apresentaram-se previamente perguntas específicas e/ou procurou esclarecer-se as informações prestadas através dos questionários. Houve entrevistas com 6 ministérios/reguladores; 4 organizações pan-europeias; 4 operadores; e 4 associações de operadores.

Na UE-28, os cidadãos europeus foram expostos a uma sondagem de opinião especial Eurobarómetro¹² subordinada ao tema dos serviços de transporte em autocarro. Fizeram-se 27 901 entrevistas entre 18 de março de 2017 e 27 de março de 2017. O objetivo desta sondagem foi recolher a opinião dos europeus sobre uma série de questões relativas à satisfação com os atuais serviços de transporte em autocarro no seu Estado-Membro e quais as razões para a utilização/a não utilização desses serviços. A sondagem revelou os seguintes dados cruciais:

- Em toda a UE, somente uma minoria de inquiridos utiliza serviços de transporte em autocarro, com mais de seis em dez pessoas (64 %) a afirmar nunca utilizar esses serviços para as suas viagens a nível nacional.
- A razão mais comum mencionada para a utilização de serviços de transporte em autocarro são os preços baixos (33 %).
- As maneiras mais comumente mencionadas de fazer, com alguma probabilidade, com que os não utilizadores dos serviços de transporte em autocarro passem a utilizar esses serviços são o não ter um automóvel (37 %), preços mais baixos (26 %) e uma rede mais extensa de itinerários e estações (11 %).

No decorrer da avaliação *ex post* e da avaliação de impacto, foram organizados vários seminários, reuniões e outros eventos para as partes interessadas.

As informações recolhidas durante a consulta confirmaram a existência dos principais problemas identificados durante a avaliação *ex post*.

No atinente às medidas políticas possíveis, todas as partes interessadas foram unânimes sobre a necessidade de combater a discriminação no acesso aos terminais. Houve reações contraditórias às possíveis medidas políticas de supressão das restrições ao acesso aos mercados nacionais interurbanos, com alguns grupos de partes interessadas a apoiar mudanças, enquanto outros se opunham. Os grupos representativos dos operadores, outros operadores e indivíduos a desenvolver atividade no seio da indústria são geralmente mais favoráveis aos quadros comuns, enquanto alguns organismos públicos, reguladores e organizações não governamentais sublinham a necessidade de acordos de acesso ao mercado que reflitam as circunstâncias individuais dos Estados-Membros e confirmam proteção aos contratos públicos de serviços.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Contribuiu para o estudo de apoio em acompanhamento da avaliação de impacto um contratante externo, ficando aquela concluída em agosto de 2017¹³.

- **Avaliação de impacto**

A presente proposta é acompanhada de uma avaliação de impacto, chamada à colação pelo Comité de Controlo da Regulamentação («Comité») em duas ocasiões. O comité emitiu inicialmente um parecer negativo, em 24 de julho de 2017, seguido de um parecer positivo com reservas em 13 de setembro de 2017. Todas as principais observações do Comité foram tidas em consideração na versão revista da avaliação de impacto. Tal como se refere no anexo 1 do relatório da avaliação de impacto, as reservas foram analisadas do seguinte modo:

¹² Cf. https://data.europa.eu/euodp/pt/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

¹³ Ver nota 3.

- A argumentação é reforçada a fim de clarificar a necessidade de tomar medidas a nível da UE;
- A definição do problema é reestruturada e revista a fim de ter em conta a percentagem reduzida de modos de transporte sustentáveis;
- Os objetivos gerais são revistos. Há dois objetivos gerais complementares e não mutuamente exclusivos;
- As reações prováveis à introdução de serviços comerciais e os impactos esperados sobre os contratos públicos de serviços são descritos e os modelos de contratos geralmente utilizados para interligar zonas rurais são apresentados;
- São incluídas as diferenças nacionais nos setores rodoviário e ferroviário; e
- São apresentadas informações adicionais sobre os terminais e esclarece-se que a avaliação de impacto se centra na igualdade de acesso aos terminais.

A avaliação de impacto considerou duas séries de pacotes de medidas.

- A primeira série dedicava-se aos problemas dos «Custos administrativos de entrada excessivos» e do «Acesso restrito aos mercados interurbanos nacionais».
- A segunda série de dois pacotes de medidas centrava-se no problema do «Acesso restrito a infraestruturas-chave».

Os problemas associados ao acesso ao mercado e os associados ao acesso aos terminais não estão interligados e o âmbito geográfico do efeito é diferente em cada caso. Mais precisamente, só em 14 Estados-Membros há grandes restrições ao acesso ao mercado, enquanto o problema do acesso discriminatório aos terminais se encontra em toda a UE-28. Em ambas as séries, os pacotes de medidas foram definidos de modo a refletir os níveis crescentes de intervenção reguladora e de impactos esperados.

O primeiro pacote de medidas abriria o acesso ao mercado aos serviços regulares, com a possibilidade de recusar a autorização se o equilíbrio económico de um contrato público de serviços for comprometido.

O segundo pacote dá aos Estados-Membros a possibilidade de recusar a autorização se o equilíbrio económico de um contrato público de serviços existente for comprometido por um novo serviço de transporte de passageiros proposto para distâncias inferiores a 100 quilómetros em linha reta.

O terceiro pacote de medidas políticas dispensa o processo de autorização para os serviços regulares de transporte de passageiros em distâncias iguais ou superiores a 100 quilómetros em linha reta.

O quarto pacote incentiva os operadores e os gestores de terminais a facultar o acesso aos transportadores que operam serviços regulares de forma justa e razoável e sem discriminação entre operadores.

O quinto pacote envolvia regras de igualdade de acesso que requeriam que os operadores e os gestores de terminais facultassem o acesso aos transportadores que operam serviços regulares de forma justa e razoável e sem discriminação entre operadores.

A avaliação demonstrou que a melhor forma de proceder seria uma combinação do segundo e do quinto pacotes. Em termos gerais, estima-se que se trata da combinação mais eficaz e capaz de gerar economias administrativas às empresas e administrações na ordem dos 1,560 milhões de EUR para a UE-28 no período de avaliação (2015-2035). Esta combinação também teria um impacto positivo no transporte propriamente dito, pois conduziria a um aumento da atividade de transporte em autocarro superior a 11 % em 2030 em relação ao cenário de base, aumentando a quota modal em cerca de um ponto percentual. Melhoraria a conectividade dos grupos sociais desfavorecidos em 62 mil milhões de passageiros-quilómetro em 2030, criando simultaneamente 85 000 novos postos de trabalho, e contribuiria para baixar os custos dos acidentes em 2,8 mil milhões de EUR na UE-28 no período de avaliação. De igual modo, teria um impacto positivo no ambiente, com economias de custos de emissões de CO2 cumulativas líquidas de 183 milhões de EUR e economias cumulativas líquidas de custos de poluição atmosférica de 590 milhões de EUR para a UE-28. Espera-se que esta opção venha a desencadear um desvio limitado do transporte ferroviário para o rodoviário, acarretando uma diminuição da quota modal do setor ferroviário de 0,4 pontos percentuais em 2030 em relação ao cenário de base (de 8,4 % para 8 %), com uma perda de receitas para os contratos públicos de serviços ferroviários de 1,4 % e um aumento dos subsídios no setor dos contratos públicos de serviços de autocarros inferior a 1 %, o que não minaria a sustentabilidade dos contratos públicos de serviços prestados às zonas urbanas periféricas.

A proposta está em consonância com a opção privilegiada indicada na avaliação de impacto.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A proposta prossegue o objetivo REFIT de aumentar a eficácia e reduzir o ónus regulamentar para as empresas, o que é conseguido principalmente acelerando o procedimento de autorização através da redução do número de motivos de recusa de autorização de novas carreiras de autocarro. O processo de autorização é mais simples e mais transparente, o que reduz eficazmente os obstáculos que se colocam aos novos operadores. Estes beneficiam, pois menos motivos de recusa dá-lhes mais certezas ao avaliar a viabilidade de uma nova carreira. A melhoria do acesso aos terminais reduzirá o prazo de acesso aos terminais com que as empresas se deparam, permitindo-lhes encetar novas carreiras de autocarros mais cedo e assegurando receitas incrementais mais rapidamente. Por último, a eliminação da folha de itinerário resultará em menos trabalho administrativo para o transportador.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, em particular, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia¹⁴.

4. **INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. **OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A Comissão irá controlar e avaliar a execução e a eficácia do regulamento. A Comissão apresentará um relatório sobre a execução e os efeitos do presente regulamento, o mais tardar,

¹⁴ Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, JO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

cinco anos após a data do início da sua aplicação. Através da liberalização dos mercados nacionais de serviços regulares de transporte em autocarro, o presente regulamento deverá contribuir para um melhor funcionamento do mercado dos transportes rodoviários de passageiros. As informações pertinentes devem ser recolhidas junto das autoridades nacionais competentes e através de uma sondagem entre os operadores de transportes rodoviários de passageiros.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Os principais elementos da proposta são os seguintes:

Capítulo I — DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º – Âmbito de aplicação

Atualmente, o artigo 1.º, n.º 4, inclui no âmbito de aplicação do regulamento os serviços nacionais de transporte rodoviário de passageiros por conta de outrem, efetuados a título temporário por transportadores não residentes. Propõe-se alterar esta disposição, a fim de incluir no âmbito de aplicação do regulamento todos os serviços regulares por conta de outrem efetuados por transportadores não residentes.

Artigo 2.º — Definições

Propõe-se a alteração do n.º 2, a fim de clarificar que os serviços expresso devem ser considerados serviços regulares.

Propõe-se a alteração do n.º 7, a fim de atualizar a definição na sequência da liberalização dos serviços nacionais regulares.

Propõe-se o aditamento de novas definições de terminal e de operador de terminal. Estas definições são uma premissa indispensável à regulação do acesso aos terminais.

Propõe-se o aditamento de uma nova definição de alternativa viável, a fim de clarificar que outro(s) terminal/ais deve(m) ser indicado(s) ao transportador pelo operador de terminal sempre que este lhe recusa o acesso ao seu próprio terminal.

Artigo 3.º-A – Organismo regulador

Propõe-se o aditamento de um novo artigo que obriga os Estados-Membros a designar um organismo regulador que deve ser independente de qualquer outra autoridade pública. O objetivo deste requisito é evitar quaisquer conflitos de interesse sempre que um organismo regulador empreende uma análise económica para determinar se o equilíbrio económico de um contrato público de serviço se encontra comprometido, ou quando funciona como órgão de recurso para acesso aos terminais. O organismo designado pode ser um organismo novo ou já existente. Os procedimentos previstos para a nomeação do pessoal devem contribuir para a sua independência. O organismo deve estar em condições de obter as informações requeridas e aplicar as suas decisões mediante a aplicação de sanções apropriadas. Por último, as dimensões do organismo regulador em cada Estado-Membro devem ser proporcionais ao nível das atividades de transporte rodoviário de passageiros desse Estado-Membro.

Capítulo II – LICENÇA COMUNITÁRIA E ACESSO AO MERCADO

Artigo 5.º – Acesso ao mercado

Propõe-se a supressão do quinto parágrafo do artigo 5.º, n.º 3, pois considera-se que a obrigação de comunicar os nomes dos transportadores e dos seus pontos de correspondência durante a viagem às autoridades competentes perdeu a sua pertinência e gera um ónus administrativo desnecessário.

Artigo 5.º-A – Acesso aos terminais

Propõe-se o aditamento de um novo artigo que requer que sejam concedidos aos transportadores direitos de acesso aos terminais em condições justas, equitativas, não discriminatórias e transparentes para fins de exploração de serviços regulares. As condições de acesso aos terminais devem ser publicadas.

Artigo 5.º-B – Procedimento para a concessão de acesso aos terminais

Propõe-se o aditamento de um novo artigo para prever o procedimento de acesso aos terminais. Os pedidos de acesso apenas devem ser recusados se houver falta de capacidade no terminal. As decisões sobre os pedidos de acesso devem ser tomadas no prazo de dois meses e devem ser devidamente fundamentadas. Os transportadores devem ter a possibilidade de recorrer das decisões para o organismo regulador. A decisão do organismo regulador deve ser vinculativa.

Capítulo III – SERVIÇOS REGULARES SUJEITOS A AUTORIZAÇÃO

Artigo 8.º – Processo de autorização para o transporte internacional de passageiros numa distância inferior a 100 quilómetros em linha reta

O artigo 8.º é alterado a fim de prever o processo de autorização de serviços regulares de transporte internacional de passageiros numa distância inferior a 100 quilómetros em linha reta. As autoridades emissoras devem procurar o acordo dos demais Estados-Membros em que os passageiros são tomados e largados e onde são transportados em distâncias inferiores a 100 quilómetros. As autorizações são concedidas exceto se o indeferimento for justificado ao abrigo dos motivos claramente especificados. Se as autoridades competentes não conseguirem chegar a acordo quanto à autorização, o caso pode ser submetido à apreciação da Comissão. A Comissão é instada a tomar uma decisão que continuará a aplicar-se até a autoridade emissora adotar a sua decisão.

Artigo 8.º-A – Processo de autorização para o transporte internacional de passageiros numa distância igual ou superior a 100 quilómetros em linha reta

É aditado o artigo 8.º-A a fim de prever o processo de autorização de serviços regulares de transporte internacional de passageiros em distâncias de 100 quilómetros em linha reta. A recusa de um novo serviço não pode ser justificada com o argumento de que compromete o equilíbrio económico de um contrato público de serviços.

Artigo 8.º-B – Processo de autorização de serviços nacionais regulares

Propõe-se o aditamento de um artigo 8.º-B a fim de facultar o processo de autorização para os serviços nacionais regulares. A autorização de um novo serviço de transporte de passageiros numa distância inferior a 100 quilómetros em linha reta pode ser rejeitada se comprometer o equilíbrio económico de um contrato público de serviços. Dadas as diferenças na forma como os Estados-Membros organizam os diferentes modos de transportes públicos nos respetivos territórios e as suas diferentes circunstâncias geográficas, o limiar de distância pode ser

aumentado até 120 quilómetros caso o novo serviço seja proposto para servir um local de partida e um local de destino já servidos por mais de um contrato público de serviços.

Artigo 8.º-C – Decisões das autoridades emissoras

Propõe-se o aditamento do artigo 8.º-C a fim de especificar as decisões dos organismos emissores. Prevê-se que as autoridades emissoras concedam autorizações, autorizações com restrições, ou que indefiram autorizações. Este artigo requer que as decisões de recusa de autorização ou de concessão de autorização com restrições sejam justificadas. Nele se especificam os motivos de indeferimento de um pedido.

Artigo 8.º-D – Restrição do direito de acesso

Propõe-se o aditamento de um artigo 8.º-D a fim de facultar o processo de proteção dos contratos públicos de serviços. Os Estados-Membros podem indeferir pedidos de autorização se estes comprometerem o equilíbrio económico de um contrato público de serviços. Só partes interessadas especificadas podem solicitar ao organismo regulador para efetuar a análise económica. Este pode concluir que a autorização pode ser concedida, concedida com restrições, ou indeferida. As conclusões do organismo regulador devem ser vinculativas.

Capítulo IV – SERVIÇOS REGULARES ESPECIALIZADOS ISENTOS DE AUTORIZAÇÃO

Artigo 12.º – Documentos de controlo

Propõe-se a supressão do artigo 12.º, n.ºs 1 a 5, a fim de abolir a folha de itinerário como documento de controlo em caso de serviços ocasionais. Esta supressão deverá eliminar um ónus administrativo desnecessário.

Artigo 13.º – Excursões locais

Propõe-se a supressão do artigo 13.º, uma vez que as excursões locais são liberalizadas ao abrigo do artigo 15.º, pelo que o artigo 13.º se torna redundante.

Capítulo V – CABOTAGEM

Artigo 15.º – Operações de cabotagem autorizadas

Propõe-se a alteração deste artigo a fim de especificar que o requisito para a prestação de serviços regulares como parte de um serviço regular internacional e a proibição de operações de cabotagem na forma de serviços regulares efetuados independentemente de um serviço regular são suprimidos. As excursões locais constituem uma operação de cabotagem autorizada e são abrangidas pela alínea b).

Artigo 17.º – Documentos de controlo para as operações de cabotagem

Propõe-se a supressão do artigo 17.º, para que as folhas de itinerário deixem de ser obrigatórias para as operações de cabotagem sob a forma de serviços ocasionais. Os documentos de controlo para os serviços regulares especializados são especificados no artigo 12.º, n.º 6.

Capítulo VI – CONTROLOS E SANÇÕES

Artigo 19.º – Controlos na estrada e nas empresas

Propõe-se a especificação, no artigo 19.º, n.º 2, de que os transportadores que efetuem operações de cabotagem sob a forma de serviços regulares sejam constrangidos a permitir a realização de controlos, já que aqueles serviços poderão funcionar independentemente da exploração do transporte internacional de passageiros.

CAPÍTULO VII – EXECUÇÃO

Artigo 28.º – Apresentação de relatórios

Propõe-se o estabelecimento de obrigações de apresentação de relatórios, para que a Comissão disponha de informações coerentes e fiáveis de todos os Estados-Membros que lhe permitam controlar e avaliar a execução e a eficácia da legislação. O n.º 5 na sua versão reformulada prevê que a Comissão apresente ao Parlamento Europeu e ao Conselho, no prazo de cinco anos após a data de aplicação do regulamento, um relatório sobre até que ponto o regulamento contribuiu para um melhor funcionamento do mercado dos transportes rodoviários de passageiros.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁶,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A execução do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷ revelou que os operadores nos mercados nacionais enfrentam obstáculos ao desenvolvimento de serviços de autocarros interurbanos. Além disso, os serviços de transporte rodoviário de passageiros não acompanharam a evolução das necessidades dos cidadãos em termos de disponibilidade e de qualidade e os modos de transporte sustentáveis continuam a ter uma baixa quota modal. Consequentemente, determinados grupos de cidadãos ficam em desvantagem em termos de disponibilidade de serviços de transporte de passageiros, e há mais acidentes rodoviários, emissões e congestionamento devido à maior utilização do automóvel.
- (2) Para assegurar um enquadramento coerente do transporte interurbano de passageiros por serviços regulares de autocarro em toda a União, o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 deveria aplicar-se a todos os transportes interurbanos por serviços regulares. O âmbito de aplicação do presente regulamento deveria, portanto, ser alargado.
- (3) Deveria ser nomeado, em cada Estado-Membro, um organismo regulador independente e imparcial, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado do transporte rodoviário de passageiros. Esse organismo pode também ser responsável por outros setores regulados, tais como o setor ferroviário, o setor energético ou o setor das telecomunicações.

¹⁵ JO C de , p .

¹⁶ JO C de , p .

¹⁷ Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

- (4) As operações de serviços regulares de cariz comercial não deveriam comprometer o equilíbrio económico dos contratos públicos de serviço já existentes. Por este motivo, o organismo regulador deveria poder efetuar uma análise económica objetiva, para assegurar que assim é.
- (5) Os serviços regulares sob a forma de operações de cabotagem deveriam depender da detenção de uma licença comunitária. A fim de facilitar um controlo eficaz desses serviços pelas autoridades policiais, as regras relativas à emissão de licenças comunitárias deveriam ser esclarecidas.
- (6) A fim de assegurar a concorrência leal no mercado, os operadores de serviços regulares deveriam dispor de direitos de acesso aos terminais na União em condições justas, equitativas, não discriminatórias e transparentes. Os recursos das decisões de indeferimento ou de restrição dos acessos deveriam ser interpostos junto do organismo regulador.
- (7) Embora se mantenham as regras de autorização dos serviços regulares, determinadas regras relativas ao processo de autorização deveriam ser adaptadas.
- (8) A autorização de serviços regulares, tanto nacionais como internacionais, deveria estar sujeita a um processo de autorização. A autorização deveria ser concedida, exceto caso haja motivos específicos de recusa imputáveis ao requerente, ou o serviço compromettesse o equilíbrio económico de um contrato público de serviços. Deveria ser introduzido um limiar de distância a fim de assegurar que as operações de serviços regulares de cariz comercial não comprometem o equilíbrio económico de contratos públicos de serviços já existentes. No caso de itinerários já servidos por mais de um contrato público de serviços, deveria ser possível aumentar este limiar.
- (9) Os transportadores não residentes deveriam poder efetuar serviços nacionais regulares nas mesmas condições que os transportadores residentes.
- (10) As formalidades administrativas deveriam ser reduzidas, na medida do possível, sem renunciar aos controlos e sanções necessários para garantir a correta aplicação e o cumprimento efetivo do Regulamento (CE) n.º 1073/2009. A folha de itinerário constitui um ónus administrativo desnecessário e deve, portanto, ser abolida.
- (11) As excursões locais constituem uma operação de cabotagem autorizada e são abrangidas pelas regras gerais de cabotagem. Por conseguinte, o artigo relativo à excursões locais deve ser suprimido.
- (12) Dada a importância de uma aplicação efetiva do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, as regras relativas aos controlos na estrada e nas empresas devem ser alteradas a fim de incluir as operações de cabotagem.
- (13) Na medida em que o presente regulamento procede à harmonização das regras nos mercados nacionais no que toca aos serviços regulares de transporte em autocarro e ao acesso aos terminais, os seus objetivos, nomeadamente a promoção da mobilidade interurbana e o aumento da quota modal de modos sustentáveis de transporte de passageiros, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros. Consequentemente, a União pode adotar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, tal como mencionado no referido artigo, o presente regulamento limita-se ao mínimo necessário para alcançar os seus objetivos.

- (14) De maneira a ter em conta a evolução do mercado e o progresso técnico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão para alterar os anexos I e II do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, e para complementar esse regulamento com regras relativas ao formato dos certificados relativos aos transportes por conta própria, o formato dos pedidos de autorização e as próprias autorizações, o procedimento e os critérios que devem ser aplicados a fim de determinar se um serviço proposto comprometeria o equilíbrio económico de um contrato público de serviços, assim como as obrigações de apresentação de relatórios dos Estados-Membros. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor¹⁸. Em especial, para assegurar a igualdade de participação na preparação de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os seus peritos do Parlamento Europeu e do Conselho ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.
- (15) O Regulamento (CE) n.º 1073/2009 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 1073/2009 é alterado do seguinte modo:

1. No artigo 1.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. O presente regulamento é aplicável aos serviços nacionais de transporte rodoviário de passageiros por conta de outrem, efetuados por transportadores não residentes, conforme previsto no capítulo V.»;
2. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
 - a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. «Serviços regulares»: serviços que asseguram o transporte de passageiros com frequência e percurso determinados, quer sem paragens intermédias, quer em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas;»;
 - b) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. «Operações de cabotagem»: serviços de transporte rodoviário nacional de passageiros explorados por conta de outrem num Estado-Membro de acolhimento;»;
 - c) São aditados os pontos 9 a 11, com a seguinte redação:

«9. «Terminal»: qualquer instalação com uma superfície mínima de 600 m², com um espaço previsto para estacionamento utilizado por autocarros para a largada ou tomada de passageiros;

10. «Operador de terminal»: qualquer entidade responsável pela concessão de acesso a um terminal;

¹⁸ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

11. «Alternativa viável»: outro terminal economicamente aceitável para o transportador e que lhe permita realizar o serviço de transporte de passageiros em causa.»;

3. É inserido o artigo 3.º-A antes do capítulo II, com a seguinte redação:

«Artigo 3.º-A

Organismo regulador

1. Cada Estado-Membro designa um único organismo regulador nacional para o setor dos transportes rodoviários de passageiros. Este organismo deve ser uma autoridade imparcial, juridicamente distinta e independente, no plano organizativo, funcional, hierárquico e decisório, de qualquer outro organismo público ou privado, e deve ser independente de qualquer autoridade competente envolvida na adjudicação de contratos públicos de serviços.

O organismo regulador pode ser responsável por outros setores regulados.

2. O organismo regulador para o setor dos transportes rodoviários de passageiros deve ter a capacidade organizativa necessária em termos de recursos humanos e outros, que devem ser proporcionais à importância desse setor no Estado-Membro em causa.

3. O organismo regulador deve exercer as seguintes funções:

- (a) Efetuar análises económicas destinadas a determinar se um novo serviço proposto comprometeria o equilíbrio económico de um contrato público de serviços;
- (b) Recolher e prestar informações sobre o acesso aos terminais; e
- (c) Tomar decisões relativas aos recursos interpostos contra decisões dos operadores de terminais.

4. O organismo regulador pode, no exercício das suas funções, solicitar informações relevantes às autoridades competentes, aos operadores de terminal, aos requerentes de autorizações e a quaisquer terceiras partes envolvidas dentro do território do Estado-Membro em causa.

As informações requeridas devem ser prestadas dentro de um prazo razoável definido pelo organismo regulador e que não exceda um mês. Em casos justificados, o organismo regulador pode alargar o prazo de entrega de informações até um máximo de duas semanas. O organismo regulador deve estar habilitado a fazer executar os pedidos de informações através de sanções que sejam efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

5. Os Estados-Membros devem garantir que as decisões tomadas pelo organismo regulador sejam sujeitas a um controlo judicial. Esse controlo só pode ter efeito suspensivo caso o efeito imediato da decisão do organismo regulador possa causar prejuízos irreparáveis ou manifestamente excessivos ao requerente. Esta disposição não prejudica as competências conferidas pelo direito constitucional do Estado-Membro em causa ao tribunal que conhece do recurso.

6. As decisões tomadas pelo organismo regulador devem ser publicadas.»;

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

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

«1. Os transportes internacionais de passageiros e as operações de cabotagem em autocarro são efetuados a coberto de uma licença comunitária emitida pelas autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento.»;

b) No n.º 2, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, a fim de alterar os anexos I e II de modo a adaptá-los ao progresso técnico.»;

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

a) No n.º 3, é suprimido o quinto parágrafo;

b) No n.º 5, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, estabelecendo o modelo dos certificados.»;

6. É aditado o artigo 5.º-A seguinte:

«Artigo 5.º-A

Acesso aos terminais

1. Os operadores de terminais concedem aos transportadores o direito de acesso aos terminais para fins de exploração de serviços regulares, incluindo quaisquer instalações ou serviços prestados nesses terminais em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes.

2. Os operadores de terminais devem procurar atender à totalidade dos pedidos de acesso, a fim de assegurar uma utilização otimizada dos terminais.

Os pedidos de acesso apenas podem ser recusados por motivos de falta de capacidade.

Sempre que um operador de terminal recusar um pedido de acesso, deve indicar quaisquer alternativas viáveis.

3. Os operadores de terminais devem publicar pelo menos as seguintes informações em duas ou mais línguas oficiais da União:

a) Uma lista de todos os serviços prestados e respetivos preços;

b) As regras de programação da repartição de capacidade;

c) Os horários atuais e a repartição de capacidade.

Essas informações devem ser disponibilizadas gratuitamente em formato eletrónico pelo operador do terminal e pelo organismo regulador a pedido e, sempre que os haja, nos seus sítios Web.

As informações devem ser mantidas atualizadas e ser emendadas conforme for necessário.»;

7. É aditado o artigo 5.º-B, com a seguinte redação:

«Artigo 5.º-B

Procedimento para a concessão de acesso aos terminais

1. Qualquer transportador que pretenda aceder a um terminal deve apresentar um pedido ao operador do terminal.

2. Caso o acesso não possa ser concedido tal como solicitado no pedido, o operador do terminal deve proceder a consultas com todos os transportadores interessados a fim de tentar atender ao pedido.

3. O operador do terminal toma uma decisão relativamente a um pedido no prazo de dois meses a contar da data de apresentação do pedido pelo transportador. As decisões em matéria de acesso são fundamentadas.

4. Os requerentes podem interpor recurso contra as decisões dos operadores de terminais. Os recursos devem ser interpostos junto do organismo regulador.

5. Sempre que o organismo regulador apreciar um recurso interposto contra uma decisão tomada por um operador de terminal, cabe-lhe adotar uma decisão fundamentada dentro de um prazo fixo que, em qualquer caso, não excede as três semanas a contar da data de receção de todas as informações pertinentes.

A decisão do organismo regulador acerca do recurso deve ser vinculativa. O organismo regulador deve estar habilitado a fazê-la executar através de sanções que sejam efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

A decisão só deve ser passível de recurso judicial.»;

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

a) No n.º 1, o primeiro período do primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

A autorização é emitida em nome do transportador, em papel ou em formato eletrónico, e não pode ser transferida por este a terceiros.»;

b) O ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, estabelecendo o modelo da autorização.»;

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

a) Os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«1. Os pedidos de autorização de serviços regulares são apresentados à autoridade emissora em papel ou em formato eletrónico.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º, estabelecendo o modelo de pedido de autorização.»;

9. O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Processo de autorização para o transporte internacional de passageiros numa distância inferior a 100 quilómetros em linha reta

1. A autorização é emitida de comum acordo com as autoridades competentes de todos os Estados-Membros em cujo território são tomados ou largados passageiros e transportados numa distância inferior a 100 quilómetros em linha reta. A autoridade emissora transmite a essas autoridades competentes, no prazo de duas semanas a contar da data de receção do pedido, uma cópia do mesmo e de quaisquer outros documentos pertinentes, solicitando o seu acordo. Simultaneamente, a autoridade emissora transmite

esses documentos às autoridades competentes dos outros Estados-Membros cujos territórios sejam atravessados, para informação.

2. As autoridades competentes dos Estados-Membros cujo acordo tenha sido solicitado transmitem a sua decisão à autoridade emissora no prazo de três meses. O prazo é calculado a partir da data de receção do pedido de acordo demonstrada pelo aviso de receção. Se as autoridades competentes dos Estados-Membros cujo acordo foi solicitado não concordarem, devem especificar a sua fundamentação.

Se as autoridades competentes dos Estados-Membros cujo acordo foi solicitado não responderem no prazo estabelecido no primeiro parágrafo, presume-se que deram o seu acordo.

3. A autoridade emissora toma uma decisão no prazo de quatro meses a contar da data de apresentação do pedido pelo transportador.

4. A autorização é concedida, a não ser que a recusa possa justificar-se por um ou mais dos motivos enumerados nas alíneas a) a d) do artigo 8.º-C, n.º 2.

5. Se uma das autoridades competentes não concordar com a autorização, o caso pode ser remetido à Comissão no prazo de dois meses após receção da sua resposta.

6. A Comissão, após ter consultado os Estados-Membros das autoridades competentes em desacordo, toma uma decisão no prazo de quatro meses a contar da data de receção da notificação da autoridade emissora, a qual produz efeitos 30 dias após a notificação aos Estados-Membros em causa.

7. A decisão da Comissão aplica-se até ao momento em que os Estados-Membros chegarem a acordo e a autoridade emissora adotar uma decisão relativa ao pedido.

10. São inseridos os artigos 8.º-A a 8.º-D, com a seguinte redação:

«Artigo 8.º-A

Processo de autorização para o transporte internacional de passageiros numa distância igual ou superior a 100 quilómetros em linha reta

1. A autoridade emissora toma uma decisão no prazo de dois meses a contar da data de apresentação do pedido pelo transportador.

2. A autorização é concedida, a não ser que a recusa possa justificar-se por um ou mais dos motivos enumerados nas alíneas a) a c) do artigo 8.º-C, n.º 2.

3. A autoridade emissora transmite às autoridades competentes de todos os Estados-Membros em cujo território são tomados ou largados passageiros, assim como às autoridades competentes dos Estados-Membros cujo território seja atravessado sem tomada nem largada de passageiros, uma cópia do pedido e de quaisquer outros documentos pertinentes, e o seu parecer, para informação.

Artigo 8.º-B

Processo de autorização de serviços nacionais regulares

1. A autoridade emissora toma uma decisão no prazo de dois meses a contar da data de apresentação do pedido pelo transportador. Este prazo pode ser prorrogado até quatro meses sempre que é requerida uma análise em conformidade com o artigo 8.º-C, n.º 2, alínea d).

2. A autorização de serviços nacionais regulares é concedida, a não ser que a recusa possa justificar-se por um ou mais dos motivos enumerados nas alíneas a) a c) do artigo 8.º-C, n.º 2, e, se o serviço for o transporte de passageiros em distâncias inferiores a 100 quilómetros em linha reta, no artigo 8.º-C, n.º 2, alínea d).

3. A distância referida no n.º 2 pode ser aumentada até 120 quilómetros caso os serviços regulares a introduzir sirvam um local de partida e um local de destino já servidos por mais de um contrato público de serviços.

«Artigo 8.º-C

Decisões das autoridades emissoras

1. Em conformidade com o procedimento estabelecido nos artigos 8.º, 8.º-A ou 8.º-B, a autoridade emissora concede a autorização, concede a autorização com restrições ou indefere o pedido. A autoridade emissora informa todas as autoridades competentes referidas no artigo 8.º, n.º 1, da sua decisão.

2. As decisões de indeferimento de um pedido ou de concessão de uma autorização com restrições devem indicar a sua fundamentação.

A autorização é concedida, a não ser que o indeferimento possa justificar-se por um ou mais dos motivos seguintes:

a) O requerente não esteja em condições de prestar o serviço que é objeto do pedido com equipamento diretamente à sua disposição;

b) O requerente não tenha respeitado a regulamentação nacional ou internacional em matéria de transportes rodoviários, nomeadamente as condições e os requisitos relativos às autorizações de serviços rodoviários internacionais de passageiros, ou tenha cometido infrações graves à legislação da União no domínio dos transportes rodoviários, nomeadamente no que diz respeito às normas aplicáveis aos veículos e aos períodos de condução e de repouso dos motoristas;

c) No caso de um pedido de renovação da autorização, não tenham sido respeitadas as condições da autorização;

d) Um organismo regulador estabeleça, com base numa análise económica objetiva, que o serviço iria comprometer o equilíbrio económico de um contrato público de serviços.

As autoridades emissoras não devem indeferir um pedido apenas com o fundamento de que o transportador oferece preços inferiores aos oferecidos por outros transportadores rodoviários, ou de que a ligação em causa já é explorada por outros transportadores rodoviários.

3. Os Estados-Membros devem garantir que as decisões tomadas pela autoridade emissora sejam sujeitas a um controlo judicial. Esse controlo só pode ter efeito suspensivo caso o efeito imediato da decisão da autoridade emissora possa causar prejuízos irreparáveis ou manifestamente excessivos ao

requerente. Esta disposição não prejudica as competências conferidas pelo direito constitucional do Estado-Membro em causa ao tribunal que conhece do recurso.

Artigo 8.º-D

Restrição do direito de acesso

1. Os Estados-Membros podem restringir o direito de acesso ao mercado nacional e internacional de serviços regulares caso o serviço regular proposto transporte passageiros em distâncias inferiores a 100 quilómetros em linha reta e viesse comprometer o equilíbrio económico de um contrato público de serviços.

2. As autoridades competentes que tenham adjudicado um contrato público de serviços ou os operadores de serviços públicos que executam esse contrato podem requerer ao organismo regulador uma análise para determinar se o equilíbrio económico do contrato público de serviços ficaria comprometido.

O organismo regulador deve examinar o pedido e decidir se pretende proceder à análise económica, informando as partes interessadas da sua decisão.

3. Se o organismo regulador proceder a uma análise económica, deve informar todas as partes interessadas dos resultados dessa análise e das suas conclusões no prazo de seis semanas após receção de todas as informações pertinentes. O organismo regulador pode concluir que a autorização pode ser concedida, concedida com restrições ou indeferida.

As conclusões do organismo regulador devem ser vinculativas para as autoridades emissoras.

4. As autoridades competentes e os operadores de serviços públicos devem facultar ao organismo regulador todas as informações necessárias para efeitos dos n.ºs 2 e 3.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º que estabeleçam o procedimento e os critérios a adotar para efeitos da aplicação do presente artigo.»;

11. No artigo 9.º, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

Os artigos 8.º, 8.º-A, 8.º-B e 8.º-C aplicam-se, com as necessárias adaptações, aos pedidos de renovação das autorizações ou de alteração das condições em que os serviços sujeitos a autorização devem ser efetuados.»;

12. No capítulo IV, o título passa a ter a seguinte redação:

«SERVIÇOS REGULARES ESPECIALIZADOS ISENTOS DE AUTORIZAÇÃO»

13. No artigo 12.º, são suprimidos os n.ºs 1 a 5;

14. É suprimido o artigo 13.º;

15. O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º

Operações de cabotagem autorizadas

São autorizadas operações de cabotagem para os seguintes serviços:

- a) Serviços regulares especializados efetuados a título temporário, desde que estejam cobertos por um contrato celebrado entre o organizador e o transportador;
- b) Serviços ocasionais efetuados a título temporário;
- c) Serviços regulares efetuados em conformidade com o disposto no presente regulamento.»;

16. É suprimido o artigo 17.º;

17. No artigo 19.º, n.º 2, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«2. Os transportadores que efetuem cabotagem ou transportes internacionais de passageiros em autocarro devem permitir a realização de quaisquer controlos destinados a assegurar que as operações são efetuadas corretamente, nomeadamente quanto aos períodos de condução e de repouso.»;

18. O artigo 20.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 20.º

Assistência mútua

1. Os Estados-Membros devem prestar-se assistência mútua no que se refere à aplicação do presente regulamento e ao respetivo controlo. Devem trocar informações através dos pontos de contacto nacionais estabelecidos nos termos do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.

2. Os organismos reguladores cooperam na execução das análises económicas destinadas a determinar se os serviços regulares propostos comprometeriam um contrato público de serviços relativo ao funcionamento internacional de serviços públicos de transporte. A autoridade emissora deve consultar os organismos reguladores de todos os demais Estados-Membros através dos quais o serviço regular internacional em causa se efetua e, sempre que for apropriado, deve solicitar-lhes todas as informações necessárias antes de tomar a sua decisão.»;

19. O artigo 26.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 26.º

Exercício da delegação

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

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 5, no artigo 6.º, n.º 4, no artigo 7.º, n.º 2, no artigo 8.º-D, n.º 5, e no artigo 28.º, n.º 3, é concedido à Comissão por prazo indeterminado a partir [da data de entrada em vigor do presente regulamento].

3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 5, no artigo 6.º, n.º 4, no artigo 7.º, n.º 2, no artigo 8.º-D, n.º 5, e no artigo 28.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma

data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre Legislar Melhor, de 13 de abril de 2016.

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

6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 4.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 5, no artigo 6.º, n.º 4, no artigo 7.º, n.º 2, no artigo 8.º-D, n.º 5, e no artigo 28.º, n.º 3, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»;

20. O artigo 28.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 28.º

Apresentação de relatórios

1. Os Estados-Membros comunicam à Comissão, até 31 de janeiro de cada ano, e pela primeira vez até 31 de janeiro de [*... primeiro mês de janeiro seguinte à entrada em vigor do presente regulamento*] o número de autorizações de serviços regulares emitidas no ano anterior e o número total de autorizações de serviços regulares válidas até 31 de dezembro do mesmo ano. Essas informações devem ser discriminadas por Estado-Membro de destino dos serviços regulares. Os Estados-Membros comunicam também à Comissão os dados relativos às operações de cabotagem, sob a forma de serviços regulares especializados e de serviços ocasionais, efetuadas no ano anterior por transportadores residentes.

2. As autoridades competentes do Estado-Membro de acolhimento enviam à Comissão, até 31 de janeiro de cada ano, e pela primeira vez até 31 de janeiro de [*... primeiro mês de janeiro seguinte à entrada em vigor do presente regulamento*] dados estatísticos sobre o número de autorizações emitidas para operações de cabotagem sob a forma dos serviços regulares a que se refere o artigo 15.º, alínea c), durante o ano anterior.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º a fim de estabelecer o modelo do quadro a utilizar para a transmissão dos dados estatísticos referidos nos n.ºs 1 e 2, bem como quais os dados a fornecer.

4. Os Estados-Membros informam a Comissão, até 31 de janeiro de cada ano, e pela primeira vez até 31 de janeiro de [*... primeiro mês de janeiro seguinte à entrada em vigor do presente regulamento*] do número de transportadores titulares de licenças comunitárias em 31 de dezembro do ano anterior e do número de cópias certificadas correspondentes ao número de veículos em circulação nessa data.

5. Até [inserir data correspondente a cinco anos após a data de aplicação do presente regulamento], a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativo à aplicação do presente regulamento. Esse relatório deve incluir informações sobre até que ponto o regulamento contribuiu para um melhor funcionamento do mercado dos transportes rodoviários de passageiros.»

Artigo 2.º

Entrada em vigor

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

É aplicável a partir de [XX]

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