



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 25 de Fevereiro de 2002 (26.02)
(OR. F)**

6530/02

**Dossier interinstitucional:
2000/0212 (COD)**

**TRANS 60
CODEC 234**

NOTA DE ENVIO

de: Sylvain BISARRE, Director
Pelo Secretariado-Geral da Comissão Europeia
data de recepção: 22 de Fevereiro de 2002
para: Javier SOLANA, Secretário-Geral/Alto Representante
Assunto: Proposta alterada de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho
relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço
público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte
de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento da Comissão – COM(2002) 107 final.

Anexo: COM(2002) 107 final



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 21.2.2002
COM(2002) 107 final

2000/0212 (COD)

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público e
adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte de passageiros por
via férrea, estrada e via navegável interior**

(apresentada pela Comissão nos termos do n.º 2 do artigo 250º do Tratado CE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A. Princípios

1. Em Setembro de 2000, a Comissão apresentou uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior (COM (2000) 7 final – 2000/0212 (COD)) com vista à sua adopção através do procedimento de co-decisão estabelecido no artigo 251º do Tratado que institui a Comunidade Europeia.
2. Em 14 de Novembro de 2001, o Parlamento Europeu adoptou uma série de alterações em primeira leitura. A Comissão emitiu o seu parecer sobre as mesmas.
3. À luz destes elementos, a Comissão redigiu a presente proposta alterada.
4. Os objectivos da proposta original da Comissão eram:
 - a) incentivar um transporte público mais eficiente e atraente através da utilização da concorrência controlada e outras medidas¹;
 - b) promover a certeza jurídica para as autoridades e os operadores².

¹ A concorrência controlada é associada a um transporte público mais eficiente e atraente.

O quadro compara as tendências no transporte público em 30 grandes cidades da UE durante a década de noventa. As cidades que adoptaram a concorrência controlada atraíram o maior número de novos passageiros e registaram o melhor desempenho financeiro.

	Taxa anual de alteração do número de trajectos	Taxa anual de alteração da proporção dos custos de exploração coberta pela venda de bilhetes
Cidades com concorrência controlada	+ 1,8%	+ 1,7%
Cidades sem concorrência no transporte público	- 0,7%	+ 0,3%
Cidades com desregulamentação sem controlo significativo pelas autoridades públicas	- 3,1%	+ 0,3%

Do mesmo modo, os dois Estados-Membros que mais recorreram à concorrência controlada no transporte ferroviário suburbano e interurbano - o Reino Unido e a Suécia - foram os países em que o número de passageiros aumentou mais rapidamente entre 1994 e 1999.

A comparação entre Londres e o resto de Inglaterra também faz sobressair as vantagens da concorrência controlada em relação à desregulamentação. Entre 1986 e 2000, o número de trajectos nos serviços locais de autocarro em Londres (utilização da concorrência controlada) aumentou 13%, enquanto que no resto da Inglaterra (com a desregulamentação) desceu 34%.

² O desenvolvimento de um mercado internacional para a exploração dos transportes públicos implica a aplicação das regras comunitárias de concorrência ao sector do transporte público. Noutros sectores, a aplicação destas regras põe em questão a organização sectorial e, em especial a utilização de direitos exclusivos. Os princípios nos quais estas decisões se baseiam também se aplicam ao sector do transporte público. Actualmente, o Tribunal já está a examinar casos que afectam o transporte público, embora estes casos não digam respeito a direitos exclusivos. A alternativa à adopção de um

Os dois objectivos estão relacionados. A incerteza jurídica prejudica os esforços no sentido do planeamento de melhores transportes públicos.

5. Os mesmos princípios orientam a proposta alterada, que inclui novas disposições que reforçam estes objectivos ou permitem a sua realização de forma simplificada.

B. Explicação das alterações

Considerandos

A Comissão alterou os considerandos a fim de apresentar de forma mais clara a lógica subjacente ao regulamento e a reflectir as alterações.

O novo texto aceita as alterações 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (em parte), 17, 20, 21 e 132 (algumas com uma redacção revista) do Parlamento. Não são aceites as alterações 4, 9, 12, 18, 19, 120 e 133.

Os novos considerandos 20-26 clarificam a relação entre o presente regulamento e as directivas relativas a contratos públicos, incluindo a alteração 8 do Parlamento.

Artigo 1º – Finalidade e âmbito

A Comissão aceita, em parte, a alteração 22 do Parlamento, que põe em destaque o facto de o regulamento pretender melhorar o transporte público.

O regulamento continua a ser aplicável a todo o sector do transporte público. A alteração 23 do Parlamento limita-o ao transporte local. A Comissão não aceita esta alteração.

A Comissão aceita a parte da alteração 23 que exclui o caminho-de-ferro com vocação histórica, pois estes serviços não têm como objectivo principal o transporte público.

Artigo 2º – Integração no direito da contratação de serviço público

As directivas relativas aos contratos públicos³ estabelecem as regras de concorrência para alguns contratos. Estas regras são mais rigorosas do que as previstas no presente regulamento.

O artigo 2º continua a dar prioridade às regras estabelecidas nas directivas relativas aos contratos públicos, nos casos em que estas são aplicáveis.

A alteração 24 do Parlamento dá prioridade às regras previstas no regulamento, o que contraria os compromissos da Comunidade no âmbito do Acordo relativo às aquisições públicas da Organização Mundial do Comércio, pelo que não é aceite pela Comissão.

As regras de concorrência previstas nas directivas relativas aos contratos públicos não se aplicam a todos os contratos, designadamente:

- às concessões de serviços,

regulamento do Parlamento e do Conselho não é a manutenção da situação actual, mas sim uma provável reforma do sector com base em decisões do tribunal.

³ Directivas 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE e 93/38/CEE.

- aos contratos relativos a serviços ferroviários suburbanos e interurbanos, de metropolitano e de transporte por via navegável interior,
- a alguns casos em que o operador tem uma relação estreita com a autoridade para quem o serviço é prestado ou é um organismo de direito público.

Por conseguinte, estes são os contratos que serão abrangidos pelas regras da concorrência previstas no regulamento.

A alteração 8 do Parlamento pretende precisar quais os contratos abrangidos pelas regras de concorrência previstas no regulamento e quais os contratos abrangidos pelas regras estabelecidas nas directivas relativas aos contratos públicos. A Comissão aceita a necessidade de clarificação. Para além de aceitar esta alteração, altera o artigo 2º e a alínea j), subalínea ii) do artigo 3º; acrescenta os novos considerandos 20 a 26 e uma nova alínea i) do artigo 3º que define as concessões no sector do transporte público.

Artigo 3º – Definições

Para garantir a coerência com a supressão do n.º 4 do artigo 7º original, a Comissão suprime a alínea d) do artigo 3º original.

A nova alínea d) do artigo 3º define as "vias navegáveis interiores", aceitando o princípio da alteração 26 do Parlamento.

Ao abrigo das regras comunitárias relativas aos auxílios estatais, a compensação pelo cumprimento de obrigações de serviço público pode incluir um lucro razoável para o operador. A Comissão altera a alínea f) do artigo 3º para precisar este aspecto.

A nova alínea g) do artigo 3º define 'pessoas com mobilidade reduzida', aceitando a alteração 30 do Parlamento em princípio.

Para apoiar alterações ao artigo 2º, a Comissão acrescenta a alínea i) do artigo 3º e altera a alínea j), subalínea ii), do artigo 3º (ex-alínea h) do artigo 3º), aceitando a alteração 29 do Parlamento em princípio.

A Comissão não aceita as alterações 25, 27, 28 e 107/119 do Parlamento.

Artigo 4º – Deveres das autoridades competentes

Nos termos deste artigo, ex-n.º 1 do artigo 4º, ao aplicar o regulamento, as autoridades devem garantir que a sua área dispõe de transportes públicos adequados.

A alteração 31 do Parlamento aprofunda o conceito de transporte adequado, definindo-o simultaneamente, como um objectivo a atingir e não como um resultado a obter a todo o custo.

A Comissão altera o número de acordo com esta orientação.

Artigo 4º-A – Critérios

O n.º 1 do artigo 4º-A, ex-n.º 2 do artigo 4º, enumera factores a ter em conta nos contratos. As alterações 33 - 40, 43 e 45 - 48 do Parlamento, que reforçam a protecção dos consumidores e do ambiente, são incorporadas no novo texto (com uma redacção parcialmente revista).

As alterações 41, 44 e 127 requerem que os contratos tenham em conta as condições laborais prevalecentes e a saúde e segurança dos trabalhadores. A Comissão aceita esta alteração, clarificando o primeiro ponto.

A Comissão não aceita as alterações 49, 116 e 131.

Actualmente, a legislação comunitária em matéria de contratos públicos proíbe que alguns dos factores previstos no n.º 1 do artigo 4º-A sejam utilizados como critérios de adjudicação. Para manter esta posição, a Comissão altera o artigo 2º, acrescentado o n.º 1 do artigo 4º-A à lista das regras não aplicáveis aos contratos submetidos aos procedimentos de concurso estabelecidos nas directivas relativas aos contratos públicos.

As fronteiras nacionais constituem frequentemente obstáculos às ligações regionais de transporte público. As alterações 40, 47, 61 (em parte) e 84 mostram a preocupação do Parlamento com esta questão. A Comissão acrescenta o novo n.º 2 do artigo 4º-A para ajudar as autoridades a desenvolver transportes regionais transfronteiriços.

Artigo 4º-B – Informação dos passageiros

A Comissão aceita a alteração 108 do Parlamento em princípio. Esta alteração reforça a informação destinada às pessoas com mobilidade reduzida ao abrigo do artigo 4º-B, ex-n.º 3 do artigo 4º.

Artigo 6º – Adjudicação de contratos de serviço público

A Comissão altera a frase introdutória e a alínea a) do artigo 6º e acrescenta uma nova frase conclusiva para mostrar com é que as diferentes partes do regulamento se articulam.

A alteração 54 do Parlamento aumenta a duração máxima normal dos contratos de cinco para oito (autocarros) e quinze anos (comboio). A Comissão altera a alínea c) do artigo 6º para aceitar esta alteração.

Os contratos devem ser celebrados por períodos mais longos para pagar os investimentos de longa duração. Particularmente no sector ferroviário, o reembolso dos investimentos pode demorar mais de quinze anos. A alteração 54 do Parlamento poderia resolver este problema ao prever que os novos operadores indemnizem os seus predecessores. Contudo, isto favorece os operadores estabelecidos e limita a transferência de risco aos operadores. A Comissão não aceita esta parte da alteração. Em vez disso, o novo texto, tal como o inicial, prevê contratos com uma duração ainda mais longa no sector ferroviário, necessária para o investimento. As autoridades competentes continuam a poder introduzir disposições não-discriminatórias em matéria de indemnização se assim o desejarem.

Artigo 6º-A – Conteúdo dos contratos de serviço público

As alterações 51 (em parte) e 55-59 promovem as boas práticas na contratação. O novo artigo 6º-A incorpora estas alterações (com redacção revista).

O n.º 1, alínea d), do artigo 6º-A estabelece regras relativas ao âmbito geográfico dos contratos no texto principal (antes, estas regras eram objecto de um considerando).

Artigo 7º – Ajuste directo de contratos de serviço público

O n.º 2 do artigo 7º da proposta inicial autoriza as autoridades competentes a adjudicar contratos para serviços de metropolitano ligeiro e de metropolitano sem realização de concurso nos casos em que esta for a abordagem mais eficiente.

As alterações 62 e 63 alargam a base desta derrogação.

A Comissão revê o n.º 2 do artigo 7º e acrescenta um novo n.º 3 do artigo 7º para aceitar esta alteração em parte.

A Comissão aceita a alteração 65 do Parlamento, suprimindo a isenção da realização de concurso para determinados "serviços integrados" prevista no n.º 4 do artigo 7º da proposta inicial.

A Comissão aceita a alteração 66 do Parlamento, que aumenta o limiar geral de derrogação previsto no n.º 4, ex-n.º 5, do artigo 7º, de um montante anual de 400 000 euros para 1 000 000 euros. Para as pequenas redes, o limiar de derrogação passa de 800 000 euros para 3 000 000 euros. Esta segunda alteração irá afectar de modo especial as áreas rurais.

A Comissão acrescenta um novo n.º 6 do artigo 7º para mostrar a articulação entre as diferentes partes do regulamento.

Resumo das disposições relativas ao ajuste directo	
Sistema ferroviário pesado (suburbano e interurbano)	- Se as normas nacionais e internacionais de segurança ferroviária não puderam ser satisfeitas de qualquer outro modo - Se o valor anual do contrato for inferior a €1 000 000 - Se o valor anual de toda a rede for inferior a €3 000 000, e for atribuído através de um contrato único
Metropolitano	- Se a dimensão e a singularidade técnica do sistema significar que o beneficiário teria uma vantagem significativa no âmbito de um concurso - Se o ajuste directo levar à utilização mais eficiente de fundos públicos ou de activos financiados a partir de fundos públicos - Se o valor anual do contrato for inferior a €1 000 000 - Se o valor anual de toda a rede for inferior a €3 000 000, e for atribuído através de um contrato único
Sistema ferroviário ligeiro	- Se o ajuste directo levar à utilização mais eficiente de fundos públicos ou de activos financiados a partir de fundos públicos - Se o valor anual do contrato for inferior a €1 000 000 - Se o valor anual de toda a rede for inferior a €3 000 000, e for atribuído através de um contrato único
Autocarros e vias navegáveis interiores	- Se o valor anual do contrato for inferior a €1 000 000 - Se o valor anual de toda a rede for inferior a €3 000 000, e for atribuído através de um contrato único

Artigo 7º-A - Salvaguardas para os contratos adjudicados por ajuste directo

Para garantir que as derrogações previstas nos n.ºs 1 a 3 do artigo 7º servem o interesse dos passageiros, o novo texto estabelece três salvaguardas:

- as autoridades competentes devem tomar as suas decisões de modo a permitir o debate público (novo n.º 1 do artigo 7º-A, ex-n.º 3 do artigo 7º),

- neste contexto, os operadores concorrentes podem apresentar o seu próprio plano alternativo (novo n.º 2 do artigo 7º-A),
- as autoridades competentes devem analisar o desempenho do operador de cinco em cinco anos (novo n.º 3 do artigo 7º-A).

A Comissão não aceita a alteração 64 do Parlamento, que iria suprimir o novo n.º 1 do artigo 7º-A.

Artigo 7º-B - Medidas de emergência

As alterações 70, 78, 85 e 86 do Parlamento permitem às autoridades competentes adjudicar contratos por ajuste directo em situações de emergência, por exemplo em caso de falência de um operador. A Comissão aceita estas alterações em princípio e reúne-as num novo artigo 7º-B.

Artigo 8º – Avaliação comparativa da qualidade

A Comissão altera o n.º 1 do artigo 8º para mostrar a articulação entre as diferentes partes do regulamento.

A avaliação comparativa da qualidade é um procedimento menos transparente do que os concursos, não devendo dar acesso indirecto a montantes elevados de fundos públicos, nem permitir a um único operador "fechar" toda uma rede de transporte público.

A Comissão rejeita a alteração 69 do Parlamento, que enfraqueceria estes princípios.

Além disso, acrescenta um novo n.º 2 do artigo 8º.

Na ausência desta nova disposição, as alterações ao artigo 10º permitiriam o acesso ilimitado a fundos públicos para os contratos adjudicados através de uma avaliação comparativa da qualidade.

Artigo 9º – Salvaguardas

Por vezes, os mercados dos transportes públicos acabam por ser dominados por um número reduzido de operadores. Os n.ºs 1 e 2 do artigo 9º permitem às autoridades competentes resistir a esta tendência.

A Comissão não aceita as alterações 71 e 72 do Parlamento, que suprimem estas disposições. Em vez disso, o novo texto torna-as mais precisas, incluindo a alteração 79 do Parlamento em parte e em princípio.

O n.º 3 do artigo 9º alarga a capacidade das autoridades para proteger os trabalhadores quando da transferência dos contratos. A proposta inicial da Comissão limitava-a aos casos em que existe um direito exclusivo. O novo texto suprime essa limitação. A Comissão não aceita a alteração 134 do Parlamento, que tornaria esta disposição obrigatória.

Ao abrigo do Tratado, as autoridades competentes podem insistir com os operadores para que estes se estabeleçam no Estado-Membro em questão. No entanto, os operadores de outros países devem continuar a poder participar em concursos sem estar estabelecidos nesse Estado. O n.º 4 do artigo 9º prevê as disposições necessárias para o efeito e o novo texto torna-as mais

precisas. A Comissão não aceita a alteração 74 do Parlamento que tornaria este estabelecimento obrigatório.

Artigo 10º – Regras gerais

As autoridades competentes podem estabelecer regras gerais aplicáveis a todos os operadores, por exemplo, a cobrança de meia tarifa às pessoas de idade, e reembolsar os operadores pelos custos decorrentes do cumprimento dessas regras.

O artigo 10º estabelece as condições para esse fim.

As alterações 77 e 130 do Parlamento suprimem algumas destas condições. A Comissão aceita estas alterações (simplificando a redacção da alteração 130).

É importante que a compensação pelo cumprimento de regras gerais seja paga de forma a promover a qualidade e a eficiência. Por conseguinte, no n.º 4 do artigo 10º, o novo texto prevê a incorporação de normas de qualidade e fiabilidade nas regras gerais. Este número também inclui o princípio subjacente às alterações 76 e 124 do Parlamento.

Artigo 11º – Notificação

Este artigo pretende evitar complicações às autoridades. Sem este artigo, os Estados-Membros seriam obrigados a notificar a Comissão antes da concessão de auxílios à exploração de serviços de transporte público. Em conformidade com o artigo 89º do Tratado, esta derrogação às regras relativas aos auxílios estatais deve assumir a forma de um regulamento (e não de uma directiva).

Artigo 12º – Processos de adjudicação

O novo texto torna estas disposições mais precisas, incluindo as alterações 79 (em parte) e 80 do Parlamento.

Artigo 13º – Transparência

A Comissão altera o n.º 1 do artigo 13º para mostrar a articulação entre as diferentes partes do regulamento.

Para garantir a coerência com a alteração do n.º 4 do artigo 7º, a Comissão aceita a alteração 81 do Parlamento, aumentando os limites para publicação previstos no n.º 2 do artigo 13º.

A Comissão aceita a alteração 82 do Parlamento que aumenta o pormenor das informações a disponibilizar ao abrigo do n.º 3 do artigo 13º.

A Comissão simplifica o procedimento de informação previsto no n.º 5 do artigo 13º, incluindo o princípio da alteração 83 do Parlamento.

Para apoiar a alteração ao n.º 2 do artigo 19º, a Comissão acrescenta um novo n.º 6 do artigo 13º.

Artigo 14º - Recursos

A Comissão simplifica este procedimento, incluindo as alterações 84, em princípio, e 87 do Parlamento.

Artigo 15º – Disposições relativas à contabilidade

Os operadores não devem poder melhorar a sua posição competitiva através da utilização indevida de compensações atribuídas pelo fornecimento de outros serviços públicos. O artigo 15º visa garantir que tal não acontece. Em resposta às preocupações manifestadas pelo Parlamento quanto à questão da reciprocidade, o novo texto reforça as suas disposições, incluindo as alterações 79 (em princípio e em parte) e 88 do Parlamento e reconhecendo que os operadores devem poder realizar um lucro razoável.

Artigo 17º – Medidas transitórias

As alterações 90 e 93 do Parlamento aumentam o período de transição de três para oito anos. A Comissão aceita estas alterações em parte, acrescentando um novo n.º 4 ao artigo 17º por forma a exigir que as autoridades competentes apliquem o regulamento em duas fases, com início quatro anos após a entrada em vigor do regulamento e conclusão oito anos após a mesma data.

Alguns Estados-Membros já utilizam processos de apelo à concorrência equitativos para adjudicar contratos. Alguns destes contratos têm uma duração superior à autorizada pela alínea c) do artigo 6º. A alteração 92 do Parlamento permite que estes contratos cheguem ao seu termo. A Comissão aceita este princípio no n.º 1 do artigo 17º.

Estatuto especial dos operadores locais do sector público

A alteração mais importante do Parlamento é a alteração 61, que cria um novo artigo 8º. Este artigo visa proteger os serviços locais de transporte público da concorrência, caso a autoridade competente decida fornecer ela própria estes serviços.

No seu relatório ao Conselho Europeu de Laeken sobre os serviços de interesse geral⁴, a Comissão reconhece que “Em geral, o direito comunitário deixa ao critério das administrações nacionais o cuidado de decidirem se providenciam os serviços públicos, directa ou indirectamente (através de outras entidades públicas), ou se confiam essa tarefa a terceiros”.

No entanto, a alteração adoptada pelo Parlamento vai mais longe. A alteração permitiria às autoridades competentes conceder a si próprias direitos exclusivos de fornecimento de serviços locais de transporte público. Tais direitos exclusivos distorcem a concorrência e continuariam a poder ser facilmente contestados ao abrigo das regras de concorrência do Tratado.

Por conseguinte, a Comissão responde à alteração 61 através da inclusão de novos n.ºs 2 e 3 ao artigo 17º, que permitem às autoridades competentes decidir fornecer elas próprias serviços de autocarro durante um longo período de transição de oito anos, sem a obrigação de começar com a fase de eliminação progressiva dessas disposições após quatro anos. Para além desse

⁴ COM(2001) 598 final.

período, as autoridades apenas podem continuar com essas disposições desde que não atribuam nenhum direito exclusivo. Isto significa que os outros operadores podem decidir livremente oferecer serviços adicionais comercialmente viáveis aos cidadãos da área em questão. As autoridades devem em tais casos introduzir regras gerais adequadas para proteger a qualidade e a integração. Tal continuação das disposições necessitaria da aprovação da Comissão.

Reciprocidade

As cláusulas estruturais de reciprocidade, aplicáveis em circunstâncias em que a legislação comunitária não exige a abertura dos mercados, não são compatíveis com as disposições do Tratado em matéria de não-discriminação.

Em contrapartida, a legislação comunitária pode insistir na abertura dos mercados mas autorizar uma transição por etapas. Nestes casos, para evitar desequilíbrios na abertura dos mercados, a legislação comunitária aceita uma "cláusula transitória de reciprocidade ". Mas esta não é a abordagem geral e só deve ser utilizada excepcionalmente.

Reconhecendo as preocupações do Parlamento com esta questão, o novo texto inclui uma cláusula transitória de reciprocidade no n.º 7 do artigo 17º.

A legislação comunitária relativa aos contratos públicos não prevê qualquer cláusula de reciprocidade. Para manter esta posição, a Comissão altera o artigo 2º, acrescentando o n.º 7 ao artigo 17º à lista das regras não aplicáveis aos contratos submetidos a um procedimento de apelo à concorrência previsto nas directivas relativas aos contratos públicos.

Artigo 18º – Operadores de países terceiros

A Comissão altera o artigo e suprime o anexo II para mostrar mais claramente a articulação entre as diferentes partes do regulamento, aceitando o princípio da alteração 125 do Parlamento.

Artigo 19º – Controlo da Comissão

O n.º 2 do artigo 19º prevê que a Comissão elabore um relatório sobre a aplicação do regulamento cinco anos após a entrada em vigor do mesmo.

A alteração 95 do Parlamento enumera novos elementos a abranger por esse relatório. A Comissão aceita esta alteração em princípio.

Para elaborar este relatório, a Comissão vai precisar de informações, acrescentando, para o efeito o n.º 6 do artigo 13º.

Anexo I – Regras para atribuição de compensações nos casos em que não há concurso

A Comissão simplifica estas regras, reflectindo o princípio das alterações 89 e 96 do Parlamento.

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado,

Considerando o seguinte:

- (1) A aplicação de normas de serviço público o mais elevadas possível no fornecimento de serviços de transporte de passageiros por via férrea, estrada, ~~via férrea~~ e via navegável interior é, enquanto meio de fomentar a utilização de modos de transporte sustentáveis, um dos principais objectivos da Comunidade no âmbito da política comum dos transportes. Além disso, a política comum dos transportes visa um aumento substancial da utilização de modos de transporte sustentáveis. O Conselho Europeu de Gotemburgo, de 15 e 16 de Junho de 2001, colocou a transferência modal no centro da estratégia comunitária de desenvolvimento sustentável.
- (2) Actualmente, muitos serviços de transporte socialmente necessários não podem funcionar numa base comercial. Para realizarem este objectivo, a ~~As~~ autoridades competentes dos Estados-Membros ~~recorrem a três mecanismos principais: a celebração de contratos de serviço público com operadores,~~ devem poder intervir para garantir o fornecimento desses serviços. Os mecanismos que as autoridades competentes podem utilizar para garantir a prestação de serviços de transporte público de passageiros incluem: a ~~concessão~~ atribuição de direitos exclusivos a operadores, a concessão de compensação financeira a operadores e o

¹ JO C

² JO C 221 de 7.8.01, p. 31.

³ JO C 253 de 12.9.01, p. 9.

estabelecimento de ~~normas mínimas~~ **regras gerais** para a exploração de serviços de transporte público, **aplicáveis a todos os operadores**.

- (3) **As autoridades competentes na Comunidade asseguram serviços de transporte público de passageiros de formas diferentes: agindo elas próprias directamente, agindo indirectamente, através de empresas sob o seu controlo, ou confiando o seu fornecimento a terceiros públicos ou privados.**
- (34) É importante clarificar o estatuto jurídico de tais mecanismos **e das modalidades de fornecimento de serviços** face ao direito comunitário. **As autoridades competentes devem garantir que as suas acções estão em conformidade com as regras e princípios do Tratado que visam garantir um tratamento igual e uma concorrência leal entre empresas.**
- (45) Em relação aos transportes terrestres, o artigo 73º do Tratado refere-se a certas obrigações inerentes à noção de serviço público. O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável⁴, cria um quadro regulamentar comunitário no que respeita ao transporte público de passageiros, dá execução a **este esse** artigo do Tratado e indica como podem as autoridades competentes dos Estados-Membros assegurar serviços de transporte adequados que contribuam para um desenvolvimento sustentável, a integração social, a qualidade do ambiente e o equilíbrio regional.
- (56) Muitos Estados-Membros introduziram disposições legislativas que prevêm a atribuição de direitos exclusivos, por períodos fixos, e de contratos de serviço público em pelo menos parte do seu mercado de transportes públicos, com base em processos de adjudicação abertos, transparentes e equitativos. À luz desta evolução, e com a aplicação das regras comunitárias relativas à liberdade de estabelecimento e aos contratos públicos, fizeram-se progressos significativos no acesso ao mercado dos transportes públicos da Comunidade Europeia e do Espaço Económico Europeu. Em resultado disso, a prestação de serviços para além das fronteiras nacionais desenvolveu-se significativamente e vários operadores de transportes públicos fornecem agora serviços em mais de um Estado-Membro.
- (67) Todavia, a abertura do mercado com base na legislação nacional deu origem a disparidades nos processos aplicados e criou incerteza jurídica quanto aos direitos dos operadores e às obrigações das autoridades competentes.
- (78) Os estudos efectuados por conta da Comissão⁵, e a experiência dos Estados em que a concorrência no sector dos transportes públicos vigora há já vários anos revelam que, com medidas de salvaguarda adequadas, a introdução neste sector de uma concorrência ~~regulada~~ **controlada** entre os operadores comunitários resulta em

⁴ JO L 156 de 28.6.1969, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1893/91. (JO L 169 de 29.6.1991, p. 1.).

⁵ ~~"Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe", Consórcio Isotope, CCE, 1998; "Examination of Community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport", apresentado à Comissão Europeia pela NEA Transport research and training, 1998.~~

serviços mais atraentes a custos mais baixos e não compromete a execução das atribuições de serviço público específicas confiadas aos operadores.

- (89) É importante actualizar o quadro jurídico comunitário, a fim de assegurar o desenvolvimento da concorrência **controlada** no fornecimento de serviços de transporte público de passageiros e ter em conta as novas abordagens jurídicas seguidas pelos Estados-Membros para regular o fornecimento de serviços de transporte público de passageiros. Tal iniciativa está em consonância com as conclusões do Conselho Europeu de Lisboa, de 28 de Março de 2000, em que a Comissão, o Conselho e os Estados-Membros foram convidados, no quadro das respectivas competências, a acelerar a liberalização em sectores como os transportes. A actualização do quadro jurídico comunitário permitirá assegurar uma abertura harmoniosa do mercado a nível comunitário e a harmonização dos elementos básicos dos procedimentos de apelo à concorrência em todos os Estados-Membros.
- (10) **Os procedimentos devem assentar no princípio de neutralidade no que se refere ao regime da propriedade, em conformidade com o artigo 295º do Tratado, no princípio da liberdade dos Estados-Membros de definir os serviços de interesse geral, em conformidade com o artigo 16º do Tratado, bem como no princípio da proporcionalidade, em conformidade com o artigo 5º do Tratado.**
- (911) O artigo 16º do Tratado CE dispõe que os serviços de interesse económico geral devem funcionar com base em princípios e ~~regras que lhes permitam alcançar os seus fins~~ **em condições que lhes permitam cumprir as suas missões**. A introdução da concorrência deve, pois, ser acompanhada de regras comunitárias que ~~garantam~~ **promovam** a protecção do interesse geral em termos de ~~qualidade e~~ **disponibilidade adequada em todas as regiões** de transportes públicos **de elevada qualidade e a preços razoáveis, acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida e que proporcionem uma cobertura social plena. A expressão "mobilidade reduzida" não implica obrigatoriamente a existência de uma deficiência ou problema de saúde.** Para garantir o interesse geral, é importante que os consumidores e outros interessados directos disponham de uma informação integrada sobre os serviços disponíveis.
- (12) **Convém integrar requisitos de protecção ambiental na aplicação do presente regulamento a fim de garantir que, quando da avaliação da adequação das redes de serviços de transporte público de passageiros, da definição dos critérios de selecção e adjudicação e da adjudicação de contratos de serviço público, as autoridades competentes têm em conta factores ambientais, incluindo, em especial, a utilização racional da energia, bem como critérios e normas locais, nacionais e internacionais, nomeadamente no que se refere às emissões de poluentes atmosféricos, ao ruído e aos gases com efeito de estufa.**
- (4013) A liberdade de estabelecimento é um princípio básico da política comum dos transportes, que exige que seja garantido aos **a todos os** operadores ~~de um Estado-Membro~~ estabelecidos **legalmente** ~~noutro~~ **num** Estado-Membro, de forma transparente e sem discriminações, o acesso efectivo ao mercado dos transportes públicos desse Estado.
- (414) O Tratado estabelece regras específicas no que respeita às restrições da concorrência. Em particular, o n.º 1 do seu artigo 86º obriga os Estados-Membros a respeitarem essas regras relativamente às empresas públicas e às empresas beneficiárias de direitos

exclusivos. O n.º 2 do mesmo artigo submete a essas regras as empresas encarregadas da ~~gestão~~ **exploração** de serviços de interesse económico geral, em condições específicas.

- (15) **Os Estados-Membros devem dispor de abordagens diferentes para cumprir os requisitos do Tratado no sector do transporte público de passageiros, em especial os relacionados com serviços de interesse económico geral e direitos exclusivos.**
- (16) **Os mercados do transporte de passageiros já desregulamentados e em que não existem direitos exclusivos devem poder manter as suas características e modos de funcionamento na medida em que os mesmos forem compatíveis com os requisitos do Tratado.**
- (17) **No caso dos serviços de interesse económico geral, as autoridades competentes devem poder optar pela concorrência controlada enquanto alternativa à desregulamentação. Isto pode assumir a forma da concorrência pela atribuição de direitos exclusivos ou da atribuição de determinadas tarefas a operadores públicos num contexto em que outros operadores também são livres de prestar serviços, mas em que todos os operadores têm de satisfazer requisitos de qualidade e integração.**
- (1218) Para assegurar a aplicação do princípio da não-discriminação e a igualdade de tratamento dos operadores concorrentes é essencial definir procedimentos básicos comuns a seguir pelas autoridades competentes na celebração de contratos de serviço público ou no estabelecimento de ~~critérios mínimos~~ **regras gerais** para a exploração de serviços de transporte público. De acordo com os princípios do direito comunitário, as autoridades competentes estão obrigadas, ao aplicarem esses procedimentos, a reconhecer mutuamente as normas técnicas e a aplicar o princípio da proporcionalidade dos critérios de selecção. À luz do princípio da subsidiariedade, esses procedimentos comuns deverão, contudo, possibilitar que as autoridades competentes dos Estados-Membros celebrem contratos de serviço público ou estabeleçam ~~critérios mínimos~~ **regras gerais** para a exploração de serviços de transporte público em modalidades que tenham em conta as especificidades jurídicas ou materiais nacionais ou regionais.
- (1319) Os estudos efectuados e a experiência adquirida mostram que, **em muitos casos**, a realização de concursos para celebração de contratos de serviço público é **pode ser** uma forma eficaz de se obterem os benefícios da concorrência, em termos de custos, eficiência e inovação, sem comprometer a execução das atribuições específicas confiadas aos operadores no interesse público geral.
- (1420) A Directiva 92/50/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos públicos de serviços⁵, **a Directiva 93/36/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos públicos de fornecimento⁶, a Directiva 93/37/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos**

⁵ JO L 209 de 24.7.1992, p. 1; directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/52/CE 2001/78/CE da Comissão (JO L 285 de 29.10.2001, p. 1)(JO L 328 de 28.11.1997, p. 1).

⁶ JO L 199 de 9.8.1993, p. 1; directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/78/CE da Comissão (JO L 285 de 29.10.2001, p. 1).

processos de adjudicação de empreitadas de obras públicas⁷ e a Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações estabelecem regras imperativas de concurso para a celebração de certos contratos⁸.

- (1421) Nos casos em que as regras imperativas de concurso estabelecidas nestas directivas ~~tais regras~~ sejam aplicáveis, as disposições do presente regulamento relativas à obrigação de pôr os contratos a concurso e aos métodos de selecção dos operadores não deverão aplicar-se.
- (22) Nos casos em que a aplicação das regras de concurso estabelecidas nestas directivas não é obrigatória, o presente regulamento é aplicável na íntegra.
- (23) A aplicação das regras de concurso estabelecidas nessas directivas às concessões de serviço público não é obrigatória. Por conseguinte, para ajudar as autoridades competentes a aplicar correctamente o presente regulamento, é necessário definir o conceito de concessão de serviço público no que se refere ao transporte público de passageiros. Tendo em conta a Comunicação interpretativa da Comissão sobre as concessões em direito comunitário⁹, a concessão consiste na atribuição, a um operador, do direito de explorar um serviço específico, acompanhada do risco económico associado.
- (24) A aplicação das regras de concurso estabelecidas nessas directivas não é obrigatória quando uma autoridade competente decide confiar o fornecimento de serviços a um operador que faz parte da mesma administração, quando uma autoridade competente decide confiar o fornecimento de serviços a um operador sobre o qual exerce um controlo semelhante ao exercido sobre os seus próprios serviços e, ao mesmo tempo, esse operador executa a parte principal das suas actividades com a autoridade ou autoridades de controlo, bem como quando os contratos de serviço público dizem respeito exclusivamente a serviços ferroviários suburbanos ou interurbanos, de metropolitano ou por via navegável interior, e não a serviços de autocarro ou de metropolitano ligeiro.
- (25) A aplicação das regras de concurso estabelecidas nas Directivas 92/50/CEE e 93/38/CEE não é obrigatória quando uma autoridade adjudica um contrato a um operador com base em determinados direitos exclusivos, desde que esses direitos exclusivos sejam compatíveis com o Tratado e operador em questão seja um Estado, uma autoridade local ou regional, um organismo de direito público ou uma associação formada por uma ou várias destas autoridades ou organismos.
- (26) A aplicação das regras de concurso estabelecidas na Directiva 93/38/CEE não é obrigatória quando uma autoridade atribui um contrato a um operador associado à autoridade competente, tal como definido na mesma directiva.

⁷ JO L 199 de 9.8.1993, p. 54; directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/78/CE da Comissão (JO L 285 de 29.10.2001, p. 1).

⁸ JO L 199 de 9.8.1993, p.84; directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/4/CE 2001/78/CE da Comissão (JO L 285 de de 29.10.2001, p. 1.) (JO L 101 de 1.4.1998, p. 1).

⁹ JO C 121 de 29.4.2000, p.2.

- (27) Alguns serviços ferroviários nos Estados-Membros são explorados principalmente por razões históricas ou de interesse turístico, incluindo determinados serviços que usam locomotivas a vapor, vias estreitas ou linhas não ligadas à rede ferroviária pública. Embora possam receber apoio financeiro ocasional de organismos públicos, a sua finalidade não é, claramente, a de garantir o transporte público de passageiros, não devendo, portanto, ser afectados pelas regras e procedimentos aplicáveis às obrigações de serviço público.
- (4528) A realização de concursos para celebração de contratos de serviço público não deve ser obrigatória quando possam ficar comprometidas as normas de segurança aplicáveis ao fornecimento de serviços ferroviários suburbanos e interurbanos.
- (4529) A realização de concursos também não deve ser obrigatória quando ou à coordenação de uma rede de metropolitano ou metropolitano ligeiro a idade, a complexidade ou as características técnicas específicas de uma rede de metropolitano tornem impossível pôr a concurso linhas individuais ou grupos de linhas sem que seja provável que o operador estabelecido seja o único adjudicatário viável, estabelecendo assim um monopólio de facto.
- (30) Do mesmo modo, se as autoridades considerarem que as economias razoavelmente previstas com a adjudicação de um contrato de fornecimento de serviços de metropolitano ou de metropolitano ligeiro na sequência de um concurso não compensam os custos adicionais, a realização do concurso não deve ser obrigatória. Ao avaliarem este elemento, as autoridades competentes devem poder ter em conta o custo da manutenção da coordenação entre o operador e o gestor da infra-estrutura, o custo da manutenção da coordenação entre o operador e a autoridade, bem como os custos da realização de um concurso e da gestão do contrato. Em princípio, esta condição é considerada satisfeita se os custos de exploração do operador a quem o contrato será adjudicado por ajuste directo forem compatíveis com os de operadores comparáveis, incluindo, em especial, os operadores cujos contratos foram adjudicados através da realização de um concurso.
- ~~(15) — Aos interessados directos deve, todavia, ser dada a oportunidade de se pronunciarem sobre eventuais planos de adjudicação de contratos desta forma, a tempo de as suas observações serem contempladas. Quando serviços ferroviários objecto de contratos assim atribuídos estejam inteiramente integrados com serviços de autocarro, estes deverão poder ser incluídos no mesmo contrato.~~
- (4631) A realização de concursos para celebração de contratos de serviço público não deve também ser obrigatória quando se trate de um contrato de baixo valor. O valor-limiar deve ser mais elevado no caso de um contrato relativo a toda uma rede ~~do que no caso de um contrato relativo a um segmento de uma rede ou a um itinerário específico~~.
- (4732) Tendo em conta que certos segmentos do mercado dos transportes públicos são comercialmente viáveis, as autoridades competentes deverão igualmente ter poderes para ~~poder~~ encorajar novas iniciativas do mercado tendentes a colmatar lacunas no fornecimento de serviços concedendo um direito exclusivo de fornecimento de serviços numa linha determinada, a pedido do operador e quando tal não exigir compensação financeira por perdas relacionadas com os custos de exploração. Tal

concessão poderá dispensar a realização de concurso, desde que se restrinja a um período estritamente definido e não seja renovável.

- (1833) Quando concedam direitos exclusivos que não envolvam compensação financeira directa, as autoridades deverão ~~poder~~ ser autorizadas a fazê-lo por meio de um processo simplificado, que deverá, todavia, possibilitar a concorrência entre operadores sem discriminação.
- (34) As disposições do presente regulamento aplicáveis a operadores também se devem aplicar nos casos em que os serviços de transporte público são fornecidos por uma administração pública que não goza de personalidade jurídica distinta da administração pública que age na qualidade de autoridade competente. Qualquer outra solução que não aplicasse estas disposições nos casos em que o Estado exerce uma função empresarial não garantiria a aplicação não-discriminatória do direito comunitário. A adopção desta abordagem não deve, contudo, impedir as autoridades competentes de continuarem a fornecer serviços de transporte, quer directamente, quer através de operadores sob o seu controlo, sempre que tal for do interesse público.
- (35) As autoridades competentes que fornecem serviços de autocarro por conta própria, ou através de uma empresa sob o seu controlo, deverão ser autorizadas a continuar com essas disposições até ao fim de um longo período de transição.
- (36) Além disso, as autoridades competentes poderão, além do fim do período de transição, apresentar propostas à Comissão para a continuação do fornecimento directo de serviços de autocarro e fornecer compensação financeira para assegurar o fornecimento de serviços socialmente necessários, sem a necessidade de um concurso público, desde que os outros operadores possam oferecer serviços adicionais sem as limitações exigidas pelas regras gerais não discriminatórias.
- (37) Contudo, se uma autoridade desejar, por motivos relacionados com a política de transportes, excluir todos os outros operadores do fornecimento de serviços de transporte na mesma área, tal deverá ser feito de modo a minimizar a restrição da concorrência. Em princípio, o recurso a um concurso público equitativo para a atribuição de um direito exclusivo seria considerado como satisfazendo este requisito.
- (38) No caso dos serviços ferroviários suburbanos e interurbanos, a Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários¹⁰ requer que as empresas ferroviárias sejam geridas independentemente do Estado, tornando, assim, impossível o fornecimento de serviços ferroviários suburbanos e interurbanos por autoridades públicas.
- (39) As autoridades competentes são responsáveis pela gestão da rede, ou seja, por actividades, que não o fornecimento de serviços de transporte público a passageiros, que contribuam para a existência de uma rede de serviços integrados de transporte público de passageiros. Estas actividades podem incluir o

¹⁰

JO L 237 de 24.8.1991, p.25; directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

estabelecimento de regras gerais para a exploração do transporte público de passageiros, a publicidade à rede e a informação dos utentes efectivos e potenciais, a coordenação dos horários dos serviços, a concepção e administração de sistemas integrados de bilhética, incluindo acordos para o reembolso entre operadores, a coordenação ou aplicação de acordos em matéria de segurança e inspecção, a organização de serviços para reagir a variações a curto prazo na procura ou a interrupções, o fornecimento ou a gestão da infra-estrutura ou o fornecimento de material circulante. As autoridades devem poder realizar estas funções elas próprias, delegá-las numa empresa pública ou outras agências ou incluí-las, na totalidade ou em parte, em contratos adjudicados através da realização de um concurso equitativo.

- (1940) As autoridades deverão poder ser autorizadas a compensar os operadores não só pelos custos decorrentes do cumprimento de ~~critérios mínimos~~ regras gerais para a exploração de serviços de transporte público, bem como pelos custos ou pela perda de receitas decorrentes de actividades que visem incentivar a utilização dos transportes públicos, na condição de tal compensação poder ser correctamente calculada e ~~não atingir níveis que eliminem a~~ acompanhada por requisitos que exerçam pressão sobre ~~sentida pelos operadores~~ para responderem em primeiro lugar às necessidades dos passageiros. Para garantir a transparência, os procedimentos simplificados de adjudicação de contratos e o ajuste directo de direitos exclusivos para serviços inovadores apenas devem ser usados se o montante de compensação a pagar pelo cumprimento de regras gerais for pequeno quando comparado com o valor total do serviço.
- (2041) ~~As disposições do presente regulamento aplicáveis aos operadores devem aplicar-se igualmente nos casos em que os serviços de transporte público são fornecidos por serviços da Administração pública sem personalidade jurídica distinta da da Administração pública que age na qualidade de autoridade competente. Qualquer outra solução, que implicasse a inaplicabilidade dessas disposições nos casos em que o Estado exerce uma função empresarial, não garantiria uma aplicação não discriminatória do direito comunitário.~~ Os passageiros e a comunidade em geral devem poder exprimir-se sobre projectos de adjudicação de contratos por ajuste directo em tempo oportuno, por forma a que o seu parecer seja tomado em consideração.
- (42) Quando uma autoridade competente propuser a atribuição de um contrato sem realização de um concurso, os operadores potenciais que, desse modo, seriam excluídos da possibilidade de se candidatarem aos serviços devem ter a oportunidade de apresentar propostas alternativas. Caso seja apresentada uma proposta alternativa, a autoridade deve analisá-la e justificar a sua aceitação ou rejeição por escrito.
- (43) Para proteger os interesses dos passageiros e do público em geral, os operadores a quem forem adjudicados contratos por ajuste directo devem justificar a confiança neles depositada, em especial, demonstrando regularmente que os seus esforços para atrair passageiros e a forma como efectuam os seus serviços com o apoio de fundos públicos estão ao nível dos de operadores comparáveis e do seu próprio desempenho anterior. Em caso de desempenho insuficiente, convém averiguar se o operador está a cumprir com êxito as obrigações de serviço público que lhe são impostas ou se uma solução alternativa teria melhores resultados para os passageiros e o público em geral.

- (44) Em caso de risco de interrupção do fornecimento de serviços, as autoridades devem poder adoptar medidas de emergência de curto prazo enquanto esperam pela adjudicação de um novo contrato de serviço público.
- (2145) Os estudos efectuados e a experiência adquirida mostram que ~~a execução das atribuições específicas confiadas aos operadores não é comprometida quando os serviços são fornecidos no âmbito de contratos de serviço público de duração limitada a cinco anos~~ os contratos de serviço público com uma duração muito curta ou muito longa têm desvantagens. Os contratos de curta duração podem criar problemas em termos de continuidade do fornecimento, de investimento e de estabilidade do pessoal. Os contratos de longa duração podem conduzir a um encerramento do mercado por um período mais longo do que o necessário, provocando uma diminuição dos benefícios da pressão da concorrência. A fim de minimizar as distorções da concorrência sem deixar de acautelar a qualidade dos serviços, os contratos de serviço público deverão normalmente ter uma vigência limitada a tal período não superior a oito anos para os serviços de autocarro e a quinze anos para os serviços ferroviários e por via navegável interior. Deste modo, as autoridades competentes usufruirão da flexibilidade necessária para adaptar os períodos contratuais às circunstâncias locais.
- (2146) Poderá todavia ser necessário prever um período de vigência superior contratos mais longos, nomeadamente quando o operador tenha de realizar investimentos em infra-estruturas, material circulante ou veículos associados a serviços de transporte específicos, geograficamente delimitados, com períodos de recuperação mais longos do que o período contratual normal. Em alternativa, as autoridades competentes devem ser autorizadas a instituir sistemas de locação financeira para veículos e material circulante ou medidas de indemnização não-discriminatórias que não constituam uma vantagem para nem para os operadores estabelecidos nem para os novos operadores.
- 22 — ~~À luz do princípio da não discriminação, as autoridades competentes deverão assegurar que os contratos de serviço público não abrangem uma área geográfica superior ao que exige o interesse geral, e em particular a necessidade de fornecimento de serviços integrados a grupos significativos de passageiros que habitualmente utilizam mais de uma ligação da rede de transportes públicos numa mesma deslocação.~~
- (47) Os contratos devem incluir disposições que protejam as autoridades competentes e os passageiros de um desempenho medíocre dos operadores. Se necessário, também devem conter medidas de incentivo que encorajem os operadores a melhorar os serviços prestados ao público. Os contratos podem estar sujeitos a variações em conformidade com as disposições adoptadas pelas partes contratantes, mas, para garantir a transparência, os aumentos no valor dos contratos não devem ser excessivos.
- (48) A integração de serviços para além das fronteiras de autoridades competentes é particularmente importante para os passageiros que necessitam de utilizar serviços sob a responsabilidade de mais de um operador ou autoridade. No interior dos Estados-Membros, a cooperação entre as autoridades pode ser garantida por regras ou procedimentos nacionais. Quando autoridades vizinhas estão separadas por uma fronteira nacional, não existe uma autoridade competente para garantir a sua colaboração. Em muitos casos, essa colaboração pode ser assegurada através de acordos bilaterais. No entanto, quando tal não

acontece, as autoridades deverão ter poderes apresentar propostas com vista ao alargamento dos seus sistemas integrados a outras autoridades, partindo do princípio que essas propostas irão ser aceites a menos que as últimas tenha bons motivos para as rejeitar.

- (2349) Quando, para garantir o interesse geral, devam assegurar a protecção dos trabalhadores em virtude de a celebração de um contrato de serviço público poder implicar a mudança de operador, as autoridades competentes deverão poder exigir dos operadores a aplicação das disposições pertinentes da Directiva ~~77/187/CEE do Conselho, de 14 de Fevereiro de 1977~~ **2001/23/CE do Conselho, de 12 de Março de 2001**, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos, ou de partes de **empresas ou de** estabelecimentos¹¹.
- (50) **Ao aplicar o presente regulamento, as autoridades competentes devem garantir que todos os operadores cumprem integralmente as obrigações sociais estabelecidas pela legislação nacional e comunitária relevante, bem como quaisquer acordos colectivos de aplicação geral. Estes devem ser aplicados sem discriminações. As autoridades competentes também devem poder exigir aos operadores a quem foram adjudicados contratos de serviço público que cumpram outras obrigações sociais, incluindo as previstas em acordos colectivos em vigor no local de prestação dos serviços, desde que sejam compatíveis com o direito comunitário.**
- (51) **As autoridades competentes podem exigir a todos os operadores que fornecem serviços no seu território que se estabeleçam no Estado-Membro ao qual a autoridade em questão pertence, excepto nos casos em que a legislação comunitária prevê o contrário. Os operadores devem satisfazer todas as condições de licenciamento do Estado-Membro. A fim de garantir a não-discriminação, os operadores não devem ser excluídos de processos de concurso por ainda não estarem estabelecidos no Estado-Membro ou ainda não terem obtido as licenças necessárias.**
- (52) **As disposições do presente regulamento devem permitir às autoridades competentes garantir que as pequenas e médias empresas têm a possibilidade de conservar partes de mercado nos serviços de transporte local. Para tal, é possível, nomeadamente, limitar os contratos a uma área geográfica razoável e adoptar medidas que controlem o desenvolvimento de oligopólios em mercados abertos à concorrência controlada.**
- (53) **A adjudicação de contratos de valor elevado exige que as autoridades competentes definam e descrevam sistemas complexos. Por conseguinte, quando da adjudicação desses contratos, as autoridades devem ter poderes para negociar pormenores com alguns ou todos os operadores potenciais após a apresentação das propostas. Este processo deve ser não-discriminatório.**
- (2454) É necessário que os procedimentos introduzidos ~~nos termos~~ **ao abrigo** do presente regulamento sejam transparentes e que haja possibilidade de recurso contra as decisões

¹¹ **JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.** ~~JO L 61 de 5.3.1977, p. 26. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/50/CE (JO L 201 de 17.7.1998, p. 88.).~~

das autoridades competentes. As autoridades deverão igualmente conservar registos das suas decisões durante um período de dez anos, em sintonia com o prazo de prescrição previsto no artigo 15º do Regulamento (CE) nº 659/1999 do Conselho relativo a processos de auxílio estatal¹².

- (2555) O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 prevê que os custos e receitas de exploração, as despesas gerais e os activos e passivos associados ao cumprimento de obrigações de serviço público sejam contabilizados separadamente. Esta obrigação deve ser mantida, numa forma moderna **e reforçada**, nomeadamente para garantir às autoridades uma boa relação entre a despesa pública efectuada e os benefícios obtidos e assegurar que as compensações atribuídas não são utilizadas para distorcer a concorrência. **É adequado aceitar um lucro razoável enquanto parte dos custos de um operador. As autoridades competentes devem poder exigir garantias dos operadores e, quando adequado, que estas garantias sejam dadas por terceiros, desde que para tal o operador ou o terceiro não utilizem indevidamente fundos que lhes foram atribuídos por um organismo público com uma finalidade diferente.**
- (2656) As compensações que excedam os custos líquidos incorridos pelo operador com o cumprimento de uma obrigação de serviço público poderão ser objecto de apreciação ao abrigo das regras comunitárias relativas aos auxílios estatais. É portanto conveniente que a Comunidade estabeleça regras que determinem em que condições se poderá considerar que as compensações não são excessivas. A realização de concursos para celebração dos contratos constitui o meio eficaz de assegurar que as compensações não são excessivas, desde que os resultados do concurso reflectam de forma adequada e realista as condições do mercado.
- (2757) O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 dispensa as compensações atribuídas nos termos das suas disposições do processo de notificação de auxílios estatais previsto no n.º 3 do artigo 88º do Tratado. O presente regulamento estabelece novas disposições pormenorizadas que têm em conta as especificidades do sector dos transportes públicos, incluindo requisitos actualizados de separação de contas, para assegurar que as compensações são compatíveis com as regras comunitárias relativas aos auxílios estatais. Estabelece, também, novos processos detalhados que permitem que a Comissão controle a atribuição de tais compensações. É, assim, conveniente que as compensações atribuídas nos termos das disposições do presente regulamento fiquem igualmente dispensadas do processo de notificação de auxílios estatais.
- (2858) A fim de melhorar a aplicação do presente regulamento à luz da experiência adquirida, a Comissão deverá apresentar um relatório sobre ~~o impacto da legislação comunitária e a sua aplicação. do presente regulamento.~~ **Para dar cumprimento a este requisito, os Estados-Membros deverão fornecer determinadas informações à Comissão.**
- (2959) Dado que as autoridades competentes dos Estados-Membros e os operadores necessitarão de tempo para se adaptarem às disposições do presente regulamento, devem ser previstas medidas que permitam o recurso a regimes de transição. **Além disso, devem ser previstos regimes de transição de longa duração em relação a serviços de autocarro existentes fornecidos directamente por uma autoridade ou um operador por ela controlado.**

¹²

JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

(60) Durante o período de transição, é provável que as autoridades competentes apliquem as disposições do presente regulamento em momentos diferentes. Por conseguinte, pode acontecer que, durante esse período, operadores originários de mercados ainda não afectados pelas disposições do presente regulamento participem em concursos em mercados que tenham sido abertos à concorrência controlada numa fase anterior. Para evitar desequilíbrios na abertura do mercado dos transportes públicos, as autoridades competentes devem poder recusar propostas de empresas que operam em mercados cuja abertura à concorrência está prevista mais ainda não é efectiva, desde que tal seja feito de forma não-discriminatória e decidido antes da realização do concurso.

(3061) Em resultado das obrigações internacionais da Comunidade, foi dado a certos operadores de países terceiros, sob certas condições, acesso ao mercado dos transportes públicos dos Estados-Membros. O presente regulamento não restringe tal acesso. Quando os termos desses acordos autorizarem os operadores de países terceiros a estabelecerem-se nos Estados-Membros, os operadores em questão devem respeitar as disposições legais aplicáveis no território em que o serviço será prestado, incluindo obrigações relativas aos trabalhadores, materiais e gestão. O presente regulamento não deve conceder quaisquer direitos adicionais a operadores de países terceiros.

(3462) O presente regulamento substitui o Regulamento (CEE) n.º 1191/69, que deve, por conseguinte, ser revogado.

(3263) O Regulamento (CEE) n.º 1107/70 do Conselho, de 4 de Junho de 1970, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável¹³, contém uma disposição relativa ao reembolso de prestações inerentes à noção de serviço público. Esta disposição, que prevê expressamente a entrada em vigor de novas regras comunitárias, é agora redundante, pelo que deve ser revogada,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

Âmbito de aplicação e definições

Artigo 1º

Finalidade e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento tem por finalidade melhorar a eficiência e a atractividade do transporte público de passageiros na Comunidade, tendo em conta o planeamento urbano, o desenvolvimento regional e o ambiente e no âmbito de uma política de transportes integrada empenhada na mobilidade sustentável, bem como promover a certeza jurídica para as intervenções das autoridades competentes no transporte público de passageiros.

2. O presente regulamento aplica-se à exploração de serviços nacionais e internacionais de transporte público de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior. Estabelece as condições em que as autoridades competentes podem compensar os operadores pelos custos decorrentes do cumprimento de obrigações de serviço

¹³ JO L 130 de 15.6.1970, p.1; regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 543/97 (JO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

público e conceder direitos exclusivos de exploração de serviços de transporte público de passageiros tendo em conta a prossecução de objectivos legítimos de serviço público no quadro de uma concorrência regulada.

3. O presente regulamento não se aplica a serviços ferroviários explorados principalmente por razões históricas e de interesse turístico.

Artigo 2º

Integração no direito da contratação de serviço público

O presente regulamento não prejudica as obrigações que para as autoridades competentes decorrem da Directiva 92/50/CEE, **da Directiva 93/36/CEE, da Directiva 93/37/CEE** e da Directiva 93/38/CEE.

Sempre que uma das referidas directivas torne obrigatória a realização de concurso para celebração de um contrato de serviço público, o disposto no **n.º 1 do artigo 4º-A, n.º 1** na alínea a) do artigo 6º, nos artigos 7º, **7º-A, 7º-B**, 8º e 12º, nos n.ºs 1 e 2 do artigo 13º, ~~e no artigo 14º~~ **e no n.º 7 do artigo 17º** do presente regulamento não é aplicável à adjudicação do contrato.

As disposições do presente regulamento aplicam-se na íntegra à adjudicação de todos os outros contratos de serviço público, incluindo todas as concessões de serviço público.

Artigo 3º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (a) **"Autoridade competente"**: um organismo estatal com competência para intervir no mercado do transporte público de passageiros ou outro organismo a que tenha sido conferida tal competência;
- (b) **"Ajuste directo"**: a adjudicação de um contrato a um dado operador no âmbito de um processo em que nenhum outro operador tenha podido participar;
- (c) **"Direito exclusivo"**: um direito que habilite um operador a explorar serviços de transporte de passageiros de um determinado tipo numa linha ou rede específica ou numa zona específica, com exclusão de outros potenciais operadores;
- (d) ~~"Serviços integrados": serviços ferroviários e rodoviários fornecidos em conjunto, directamente por um operador, no âmbito de um único contrato de serviço público, com um corpo único de trabalhadores gozando do mesmo estatuto contratual, integrados numa conta de exploração única e com um único serviço de informações, sistema de bilhética e horário;~~ **"Vias navegáveis interiores": rios, canais e lagos adequados à passagem de embarcações;**
- (e) **"Operador"**: uma empresa que forneça serviços de transporte público de passageiros de direito público ou privado que forneça serviços de transporte público de passageiros **ou a divisão de uma administração pública que forneça serviços de transporte público de passageiros;**
- (f) **"Período de recuperação"** ~~de um activo~~: o período durante o qual se prevê, com base em taxas de desconto adequadas, que o custo ~~de~~ **de um** activo para ~~o~~ **um**

operador, tendo em conta os riscos envolvidos no investimento e líquido do eventual valor de revenda, excede as receitas líquidas a ele associadas obtidas pelo operador e provenientes, nomeadamente, dos passageiros e das autoridades públicas;

(g) "Pessoas com mobilidade reduzida": qualquer pessoa com dificuldades particulares na utilização de transportes públicos, nomeadamente pessoas de idade, pessoas com deficiências, pessoas com dificuldades sensoriais e utilizadores de cadeiras de rodas, mulheres grávidas, pessoas acompanhadas de crianças pequenas ou pessoas cuja bagagem, pelo seu peso ou forma, seja difícil de manipular;

(gh) "Transporte público de passageiros": o transporte disponibilizado numa base contínua ao público em geral;

(i) "concessão de serviço público": um contrato de serviço público que concede a um operador o direito a explorar um serviço específico, em conjunto com o risco económico associado. Por conseguinte:

(i) a maior parte das receitas do operador é proveniente dos passageiros, em particular através da cobrança de taxas;

(ii) o operador suporta a maior parte das consequências financeiras das alterações das tarifas e das flutuações do número de passageiros;

(iii) se a autoridade estabelecer tarifas máximas, o operador é livre de fixar tarifas inferiores a esse valor;

(iv) se a autoridade estabelecer níveis mínimos de serviço, o operador é livre de fornecer serviços de um nível superior;

(hj) "Contrato de serviço público": um acordo juridicamente vinculativo entre uma autoridade competente e um operador atinente ao cumprimento de obrigações de serviço público.

Para efeitos do presente regulamento, entende-se igualmente por contrato de serviço público

(i) um acordo na forma de uma decisão juridicamente vinculativa, pela qual uma autoridade competente confia a um operador o fornecimento de serviços, tomada com o consentimento prévio do operador; ou

(ii) os termos associados a uma decisão tomada por uma autoridade competente e pela qual esta confia o fornecimento de serviços a um operador que faz parte da mesma administração pública ~~o fornecimento de serviços~~ ou a um operador sobre o qual exerce um controlo semelhante ao exercido sobre os seus próprios serviços, que, simultaneamente, realiza a principal parte das suas actividades por ordem da autoridade;

(ik) "Obrigação de serviço público": a obrigação criada pela autoridade competente a fim de assegurar serviços de transporte público de passageiros adequados;

(jl) "Valor" de um serviço, linha, contrato, sistema de compensação ou mercado de transporte público de passageiros: a remuneração total, líquida de IVA, do

operador ou operadores, incluindo nomeadamente as compensações atribuídas pelo sector público e as receitas provenientes dos passageiros não transferidas para a autoridade competente em causa.

CAPÍTULO II

Assegurar a qualidade do transporte público de passageiros

Artigo 4º

Deveres das autoridades competentes

1. — Na aplicação do presente regulamento, as autoridades competentes ~~assegurarão~~ **devem ter como objectivo assegurar** o fornecimento de serviços adequados de transporte público de passageiros **orientados para o consumidor**, com uma qualidade ~~e disponibilidade elevadas~~ **e preços razoáveis, que garantam a integração, a continuidade e a segurança e proporcionem uma cobertura social total**, mediante a celebração de contratos de serviço público em conformidade com as disposições da Capítulo III ou o estabelecimento de ~~critérios mínimos~~ **regras gerais** para a exploração de serviços de transporte público de passageiros em conformidade com as disposições da Capítulo IV.

Artigo 4º-A

Critérios

21. Ao avaliarem a adequação dos serviços de transporte público de passageiros, definirem os critérios de selecção e adjudicação e adjudicarem contratos de serviços público, as autoridades competentes terão em conta, pelo menos, os seguintes critérios:
- (a) **a qualidade global do serviço prestado aos consumidores e a protecção específica** dos mesmos ~~do consumidor~~, incluindo elementos como a acessibilidade dos serviços, em termos de frequência, rapidez, pontualidade, fiabilidade, extensão **e capacidade** da rede e informações prestadas;
 - (b) o nível das tarifas aplicáveis a diferentes grupos de utentes **estabelecido pela autoridade ou o operador** e a sua transparência;
 - (c) a integração dos diferentes serviços de transporte, incluindo a integração das informações, bilhética, horários, direitos do consumidor e utilização das correspondências, **bem como a integração entre diferentes operadores e com serviços sob a responsabilidade de autoridades vizinhas;**
 - (d) a acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida;
 - (e) os factores ambientais, incluindo **a utilização racional da energia e** as normas locais, nacionais e internacionais, **em particular as relativas à** emissão de poluentes atmosféricos, de ruído e de gases responsáveis pelo aquecimento global;
 - (f) **as especificações e estado dos veículos, embarcações e material circulante, as infra-estruturas, bem como de outros bens a utilizar no fornecimento do serviço e as disposições relativas à manutenção e renovação desses bens;**

- (fg) o desenvolvimento equilibrado das regiões, incluindo a integração entre os sistemas de transporte locais, regionais e de longo curso;
- (gh) as necessidades de transporte das pessoas que vivam em zonas de baixa densidade populacional,
- (i) as necessidades de transporte das pessoas que vivam em zonas transfronteiriças, incluindo a integração para além das fronteiras nacionais dos sistemas de informação, dos horários, da bilhética e dos serviços em geral;
- (hj) a segurança e a saúde dos trabalhadores e dos passageiros;
- (ik) as qualificações do pessoal e a formação interna dispensada pelos operadores;
- (l) os salários e outras condições laborais e sociais em vigor no Estado-Membro, região ou localidade em que os serviços irão ser prestados, incluindo quaisquer condições específicas que a própria autoridade tenha decidido aplicar;
- (jm) os meios de tratar as reclamações, resolver os diferendos entre passageiros e operadores e remediar lacunas nos serviços; e
- (n) o custo do fornecimento dos serviços.

2. Para efeitos da alínea i) do n.º 1, as autoridades competentes responsáveis por serviços locais ou regionais de transporte público de passageiros, serviços de informação ou sistemas de bilhética de um lado de uma fronteira nacional podem apresentar propostas no sentido do alargamento desses serviços e sistemas ao outro lado da fronteira.

As autoridades competentes que recebam essas propostas devem analisá-las e informar a Comissão da sua eventual rejeição.

Artigo 4º-B **Informação dos passageiros**

3. Os operadores de serviços de transporte público de passageiros fornecerão, de forma acessível e num prazo razoável, contra pedido, informações completas e actualizadas sobre os horários e as tarifas dos serviços e a acessibilidade destes dos serviços para as pessoas com diferentes tipos de problemas de mobilidade reduzida, bem como sobre os seus horários e tarifas. As taxas eventualmente cobradas pelos operadores por este serviço destinar-se-ão exclusivamente a cobrir os custos administrativos marginais do fornecimento das informações.

CAPÍTULO III

Contratos de serviço público

Artigo 5º

Obrigações de celebrar contratos de serviço público

Serão celebrados contratos de serviço público: para a atribuição de compensações financeiras pelos custos decorrentes do cumprimento de obrigações de serviço público, incluindo as compensações que assumam a forma de utilização de activos tributados por valores inferiores aos do mercado, com excepção das compensações atribuídas pelo cumprimento de regras gerais para a exploração de serviços de transporte público de passageiros, em conformidade com o disposto no artigo 10º.

Serão também celebrados contratos de serviço público para a atribuição de direitos exclusivos.

Artigo 6º

Adjudicação de contratos de serviço público

Sempre que ~~forem adjudicados~~ for obrigatório adjudicar contratos de serviço público nos termos do ~~presente regulamento~~ **do disposto no artigo 5º**, tais contratos devem obedecer aos seguintes preceitos:

- (a) Os contratos serão adjudicados por concurso, **em conformidade com o artigo 12º**, excepto nos casos previstos nos artigos 7º, **7º-B** e 8º
- (b) Os contratos estabelecerão que o operador deve suportar, pelo menos, os custos do fornecimento dos serviços objecto de um contrato de serviço público, nomeadamente os custos de pessoal, energia e manutenção e reparação dos veículos e material circulante.
- (c) Os contratos terão duração limitada. A duração não pode exceder ~~cinco~~ **oito** anos **para os serviços de autocarro e quinze anos para os serviços ferroviários e por via navegável interior**. Todavia, a duração do contrato pode ter em conta o período de recuperação ~~sempre que se~~:
 - (i) o contrato responsabilizar o operador pela disponibilização de material circulante **para serviços de metropolitano ligeiro ou de metropolitano**, outros veículos tecnicamente muito avançados, **embarcações** ou infra-estruturas, indissociavelmente associados a serviços de transporte específicos, geograficamente delimitados, e
 - (ii) os referidos activos implicarem para o operador um período de recuperação superior ~~a cinco anos~~ **à duração do contrato autorizada ao abrigo do disposto no presente número.**

Nesse caso, **a duração do** ~~o~~ contrato deve ter em conta o valor económico relativo dos activos considerados em relação ao valor total estimado dos serviços objecto do contrato.

Os serviços objecto de contratos podem, simultaneamente, ser objecto de compensação financeira pelo custo do cumprimento das regras gerais em conformidade com o Capítulo IV.

Artigo 6º-A
Conteúdo dos contratos de serviço público

~~(d)~~1. Os contratos de serviço público devem

- (a) estabelecer que o operador deve fornecer as informações necessárias ao acompanhamento e avaliação anual do seu desempenho e do desempenho da rede de transportes no seu conjunto. Para tal, os contratos exigirão, nomeadamente, que o operador transmita às autoridades competentes, anualmente e separadamente para cada linha, as informações relativas aos serviços fornecidos, às tarifas praticadas, ao número de passageiros transportados, ao número de e às reclamações recebidas, bem como a quaisquer problemas ou incidentes relacionados com a segurança. Estas informações devem ser fornecidas separadamente para cada linha. No entanto, será possível agrupar linhas vizinhas para este efeito desde que o grupo tenha um valor anual global inferior a 3 000 000 euros;
- (b) conter disposições para garantir a manutenção de quaisquer bens públicos colocados à disposição dos operadores, incluindo túneis, infra-estruturas ferroviárias, gares rodoviárias e ferroviárias e pontos de correspondência, depósitos, oficinas, veículos, embarcações e material circulante, e em especial, especificar as obrigações do operador, da autoridade competente e de outras agências no que respeita à manutenção dos mesmos;
- (c) indicar claramente as sanções aplicáveis em caso de não cumprimento dos requisitos estabelecidos no contrato, bem como o calendário e o procedimento previstos para a sua aplicação. Estas sanções podem incluir a resolução antecipada do contrato; e
- (d) ser limitados à área geográfica exigida pelo interesse geral e, em especial, pela necessidade de fornecer serviços a grupos significativos de passageiros que normalmente utilizam mais de uma ligação da rede de transportes públicos durante a mesma deslocação.

2. Os contratos podem incluir um sistema de incentivos e sanções aplicável ao desempenho do operador, avaliado através de dados quantitativos, inquéritos aos consumidores, controlo e inspecção independentes ou outros meios. Os contratos também podem prever garantias da parte do operador ou de terceiros.

3 Os contratos podem prever a negociação ou imposição de alterações ao seu conteúdo. Contudo, se essas alterações conduzirem a uma compensação financeira mais elevada ou a novos direitos exclusivos, a autoridade competente deverá dar início a um novo processo de adjudicação do contrato em conformidade com as disposições do presente regulamento caso o valor anual total do conjunto dessas alterações exceder um quinto do valor anual dos serviços abrangidos pelo contrato inicial.

4 O conteúdo dos contratos não pode ser alterado, salvo indicação em contrário nos seus termos.

Artigo 7º

Ajuste directo de contratos de serviço público

1. As autoridades competentes podem decidir, caso a caso e sob reserva do disposto no ~~n.º 3~~ **no artigo 7º-A**, adjudicar por ajuste directo contratos de serviço público para **serviços ferroviários suburbanos e interurbanos** ~~de comboio, metropolitano ou metropolitano ligeiro~~; se as normas nacionais ou internacionais de segurança ferroviária não puderem ser satisfeitas de outro modo.
2. **As autoridades competentes podem decidir, caso a caso e sob reserva do disposto no artigo 7º-A, adjudicar por ajuste directo contratos de serviço público para serviços de metropolitano a si próprias ou a um operador sob o seu controlo se:**
 - a) **a dimensão ou a singularidade técnica do sistema se traduzirem numa vantagem significativa para o operador estabelecido no caso da realização de um concurso; ou**
 - b) **tal conduzir a uma maior eficiência da utilização de fundos públicos ou de bens financiados através de fundos públicos.**
23. As autoridades competentes podem decidir, caso a caso e sob reserva do disposto no ~~n.º 3~~ **artigo 7º-A**, adjudicar por ajuste directo contratos de serviço público para serviços de ~~metropolitano ou metropolitano ligeiro~~ **a si próprias ou a um operador sob o seu controlo, se tal conduzir a uma utilização mais eficiente de fundos públicos ou de bens financiados publicamente.** ~~qualquer outra solução comportar custos adicionais para a manutenção da coordenação entre o operador e o gestor da infra-estrutura e esses custos não puderem ser compensados com receitas adicionais.~~
3. ~~As autoridades competentes que pretendam adjudicar um contrato em conformidade com o disposto nos n.os 1 ou 2 publicarão, com pelo menos um ano de antecedência e em conformidade com o disposto no artigo 13º, a decisão preliminar que o prevê, bem como os factos e a análise que a substanciam.~~
4. ~~Caso, à data de entrada em vigor do presente regulamento, o operador forneça directamente serviços integrados incluindo serviços de autocarro e estejam preenchidas as condições enunciadas nos n.os 1 ou 2, a autoridade competente pode incluir os serviços do operador que não sejam serviços ferroviários no contrato de serviço público a adjudicar por ajuste directo ao operador, na condição de o Estado-Membro interessado o aprovar e informar do facto a Comissão, informação que deve ser acompanhada de uma justificação fundamentada, incluindo indicadores de desempenho relativo adequados.~~
54. As autoridades competentes podem decidir, caso a caso, adjudicar por ajuste directo contratos de serviço público para serviços que tenham um de valor anual médio estimado inferior a ~~400 000~~ **1 000 000 euros**. Se integrar todas as suas obrigações de serviço público num único contrato de serviço público, a autoridade competente pode decidir adjudicar o contrato por ajuste directo, na condição de o valor anual estimado deste ser inferior a ~~800 000~~ **3 000 000** euros.

~~Nenhuma obrigação de fornecimento de um determinado volume de serviços pode ser fraccionada~~ As autoridades competentes não podem fraccionar contratos ou redes com o objectivo de evitar um processo de concurso.

56. Caso o operador proponha uma nova iniciativa tendente ao fornecimento de um serviço até então inexistente, a autoridade competente pode adjudicar o direito exclusivo de fornecimento do novo serviço directamente a esse operador, na condição de o serviço não ser objecto de qualquer compensação financeira no âmbito de um contrato de serviço público.

Nenhum serviço pode ser concedido mais de uma vez por ajuste directo em conformidade com o disposto no primeiro parágrafo.

6. A compensação financeira concedida ao abrigo de contratos adjudicados por ajuste directo deve ser conforme ao estipulado no artigo 16º e no anexo I.

Artigo 7º-A

Salvaguardas para os contratos adjudicados por ajuste directo

1. As autoridades competentes que pretendam adjudicar um contrato por ajuste directo ao abrigo do disposto nos n.os 1, 2, ou 3 publicarão, com pelo menos um ano de antecedência e em conformidade com o artigo 13º, a decisão preliminar que o prevê, bem como as provas e a análise que a substanciam.
2. No caso de contratos adjudicados por ajuste directo em conformidade com o disposto nos n.os 1, 2 ou 3 do artigo 7º, durante os seis meses seguintes à publicação nos termos do n.º 1, os outros operadores potenciais podem apresentar à autoridade competente uma proposta alternativa que desafie os resultados previamente obtidos pelo operador ao qual a adjudicação por ajuste directo deverá ser feita e propor outras formas de realização dos objectivos do novo contrato. A autoridade competente deve estudar estas propostas e publicar, em conformidade com o artigo 13º, as razões que a levaram a aceitar ou rejeitar as mesmas.
3. As autoridades competentes devem garantir a eficiência e a efectividade dos serviços incluídos em contratos adjudicados por ajuste directo ao abrigo dos n.os 1, 2, ou 3 do artigo 7º.

Para o efeito, devem designadamente:

- (a) analisar, pelo menos de cinco em cinco anos, tendências nos custos unitários e taxas de utilização desses serviços em relação ao desempenho anterior do próprio operador, a normas de desempenho no conjunto do sector e ao desempenho em serviços comparáveis fornecidos por outros operadores;
- (b) avaliar os resultados da análise e decidir se os mesmos justificam a decisão de adjudicar o contrato sem realização de concurso ou se há provas claras que apontam para um desempenho insuficiente importante;
- (c) caso existam provas claras de um desempenho insuficiente importante, decidir quais as medidas que elas próprias irão tomar para melhorar o

desempenho e exigir ao operador, ao abrigo dos termos do contrato, que faça o mesmo;

(d) efectuar uma nova análise dos casos referidos na alínea c) no prazo de três anos a contar da análise inicial. Caso essa nova análise não encontrar provas claras de uma melhoria significativa do desempenho, a autoridade deve resolver o contrato. A autoridade só poderá adjudicar um novo contrato para os serviços em questão na sequência da realização de um concurso em conformidade com o artigo 12º;

(e) publicar, em conformidade com os n.os 1 e 2 do artigo 13º,

(i) as informações referidas no n.º 3 do artigo 13º;

(ii) os resultados das análises;

(iii) a sua avaliação dos resultados;

(iv) os seus próprios planos, bem como os do operador, para melhorar o desempenho em casos de desempenho insuficiente importante.

Artigo 7º-B *Medidas de emergência*

A autoridade competente pode tomar medidas de emergência para garantir o fornecimento de serviços adequados de transporte público de passageiros se:

(a) em resposta a um concurso, não tiverem sido apresentadas propostas que satisfaçam os requisitos especificados;

(b) uma sentença ou uma decisão de um órgão de recurso relativa à adjudicação de um contrato impedir a celebração de um novo contrato em conformidade com as disposições do presente regulamento antes do termo dos acordos em vigor;

(c) o não-respeito contínuo, por um operador, das normas estabelecidas num contrato de serviço público conduzir, nos termos das disposições do contrato, à sua resolução antecipada;

(d) um operador não for capaz de cumprir os termos de um contrato de serviço público por se encontrar numa situação de insolvência; ou

(e) um operador tencionar interromper o fornecimento de um serviço que não é objecto de um contrato de serviço público.

As autoridades competentes podem exigir que os operadores as notifiquem com seis meses de antecedência da interrupção do fornecimento de qualquer serviço de transporte público de passageiros por eles explorado.

As medidas de emergência assumirão a forma de uma adjudicação por ajuste directo ou de uma prorrogação de comum acordo de um contrato de serviço público.

A adjudicação ou a extensão de um contrato através de uma medida de emergência não pode exceder o período necessário à autoridade competente para organizar um novo processo de adjudicação do contrato em conformidade com o disposto no presente regulamento e, no máximo, um ano, excepto se a medida de emergência tiver sido tomada ao abrigo da alínea a) e, mais uma vez, não seja apresentada qualquer proposta que satisfaça os requisitos especificados em resposta ao novo processo de adjudicação.

Artigo 8º

Adjudicação de contratos de serviço público por avaliação comparativa da qualidade

1. A autoridade competente pode adjudicar sem concurso um contrato de serviço público para um serviço restrito a uma linha específica e que não seja objecto de qualquer compensação financeira no âmbito de um contrato de serviço público, na condição de, **de acordo com os procedimentos do artigo 12º:**
 - (a) ter sido publicado um anúncio para apresentação de propostas; e
 - (b) a autoridade competente ter, nessa base, seleccionado, mediante uma avaliação comparativa da qualidade das propostas recebidas, o operador ou operadores que dêem garantias de fornecer o melhor serviço ao público.
2. **Um operador ao qual tenha sido adjudicado um contrato ao abrigo do disposto no n.º 5 do artigo 7º ou no n.º 1 pode receber uma compensação pelo cumprimento de regras gerais estabelecidas nos termos do artigo 10º e afectam os serviços abrangidos pelo contrato. O montante dessa compensação não deve ser, em qualquer ano, superior a um quinto do valor abrangido pelo contrato.**

Artigo 9º

Medidas de salvaguarda para as autoridades

1. **Para garantir que potenciais fornecedores alternativos de serviços de transporte público têm a possibilidade de continuar a existir ou que a aplicação da concorrência controlada não impede a participação de pequenas e médias empresas,** a autoridade competente pode exigir do operador seleccionado que subcontrate a terceiros com que ~~não~~ **nem a autoridade competente nem o operador estejam coligados** uma fracção determinada dos serviços objecto do contrato. Esta obrigação de subcontratação não pode respeitar a mais de metade do valor dos serviços objecto do contrato. **A autoridade competente não designará os subcontratantes.**
2. A autoridade competente pode decidir não adjudicar contratos de serviço público a um operador que **já tenha ou fique,** em resultado dessa adjudicação, ~~ficaria~~ com mais de um quarto do mercado de serviços de transporte público de passageiros relevante. **Os Estados-Membros podem, nomeadamente, estabelecer para efeitos da presente disposição que:**
 - (a) **no caso dos serviços de metropolitano ligeiro, metropolitano, por via navegável interior e serviços locais e regionais de autocarro, o mercado relevante é o mercado regional de transporte público de passageiros; e**

(b) no caso dos serviços ferroviários suburbanos e interurbanos e serviços de autocarro de longo curso, o mercado relevante é o mercado nacional para esse modo de transporte público de passageiros.

O presente número não prejudica o direito das autoridades competentes de decidir adjudicar contratos para a totalidade do território sob a sua responsabilidade a um operador único, sob reserva do disposto no n.º 1, alínea d), do artigo 6º-A.

O presente número não prejudica os procedimentos e decisões das autoridades em matéria de concorrência da Comunidade e dos Estados-Membros.

3. ~~Sempre que um contrato de serviço público comporte um direito exclusivo, a~~ A autoridade competente pode exigir do operador seleccionado que proporcione ao pessoal anteriormente afecto ao fornecimento dos serviços os direitos de que este beneficiaria se se tivesse verificado uma transferência nos termos do disposto na Directiva 77/187/EEC **2001/23/CE**. A autoridade recenseará os membros do pessoal e fornecerá os elementos relativos aos seus direitos contratuais.
4. A autoridade competente pode exigir do operador seleccionado que se estabeleça no Estado-Membro considerado, excepto quando o direito comunitário nos termos do artigo 71º do Tratado prevê a liberdade de prestação de serviços. No entanto, a autoridade competente que adjudique contratos de serviço público não pode discriminar operadores potenciais por motivo de não estarem ainda estabelecidos no Estado-Membro considerado ou não disporem ainda da licença necessária para explorar os serviços. **As autoridades competentes podem exigir a operadores potenciais que se candidatem a uma licença e satisfaçam quaisquer outros pedidos razoáveis para mostrarem que estão em posição de obter as licenças necessárias. As autoridades competentes devem prever tempo suficiente entre a adjudicação dos contratos e a data de início do serviço para que o operador seleccionado se possa estabelecer e obter quaisquer licenças necessárias.**
5. A autoridade competente que aplique as normas previstas nos n.ºs 1 a 4 deve fornecer aos operadores potenciais, aquando do início do processo de adjudicação do contrato de serviço público, todas as informações úteis.

CAPÍTULO IV

CrITÉRIOS mÍNIMOS-Regras gerais para a exploração de serviços de transporte público de passageiros

Artigo 10º

1. ~~Sem prejuízo dos contratos de serviço público celebrados em conformidade com o disposto no Capítulo III, a~~ A autoridade competente pode estabelecer regras gerais ~~ou~~ ou ~~eritérios mÍnimos a respeitar por todos os operadores. Essas regras ou eritérios~~ devem ser aplicadas ~~as~~ sem discriminação a todos os serviços de transporte de natureza similar fornecidos na área geográfica por que a autoridade é responsável.
2. **As regras gerais podem incluir:**

- (a) a obrigação, para os operadores, de utilizar veículos, embarcações, material circulante ou infra-estruturas que satisfaçam normas de qualidade, impacto ambiental, acessibilidade ou aparência definidas;
 - (b) a obrigação, para os operadores, de participar em sistemas integrados de bilhética, estabelecimento de horários ou informação; e
 - (c) restrições, aplicadas sem qualquer discriminação entre operadores, relativamente ao número total de veículos que utiliza um trecho determinado de uma estrada, por motivos de segurança pública ou de protecção ambiental.
- 3. As regras gerais podem estabelecer obrigações tarifárias, fixando tarifas máximas para todos ou alguns trajectos.
- 4. Os custos decorrentes do cumprimento das regras gerais ~~ou critérios mínimos,~~ calculados em conformidade com o artigo 16º e o anexo I podem ser objecto de compensação, na condição de:
 - ~~(a) caso a regra ou critério limite as tarifas, apenas o fazer para certas categorias de passageiros;~~
 - ~~(b) num ano, o montante da compensação pelo cumprimento das regras gerais ou critérios mínimos atribuída a qualquer operador na área em que se aplica a regra ou critério pertinente não exceder um quinto do valor dos serviços fornecidos pelo operador na área considerada;~~
 - ~~(c) a compensação estar disponível a todos os operadores numa base não discriminatória;~~
- e
 - (b) a regra geral em questão se referir a normas de qualidade e fiabilidade para os serviços por ela abrangidos e a sanções adequadas que serão impostas aos operadores que não satisfaçam essas normas.

CAPÍTULO V

Regras processuais

Artigo 11º *Notificação*

As compensações atribuídas em conformidade com o disposto no presente regulamento estão dispensadas do processo de notificação previsto no n.º 3 do artigo 88º do Tratado CE.

Artigo 12º *Processo de adjudicação*

1. O processo de concurso ou de avaliação comparativa da qualidade adoptado deve ser equitativo, aberto e não-discriminatório.
2. O processo deve integrar a publicação prevista no artigo 13º.

3. Sempre que se trate de processo de concurso, deve incluir:
- (a) critérios de selecção que constituam as condições mínimas impostas pela autoridade, tendo em conta os critérios enunciados no n.º 2 1 do artigo 4º-A;
 - (b) critérios de adjudicação que constituam a fundamentação com base na qual a autoridade fará a sua escolha entre as propostas que respondam aos critérios de selecção, tendo em conta os critérios enunciados no n.º 2 1 do artigo 4º-A; e
 - (c) especificações técnicas que determinem as obrigações de serviço público abrangidas pelo contrato e identifiquem os activos que serão eventualmente postos à disposição do adjudicatário, bem como as condições pertinentes.

Haverá um intervalo de, pelo menos, 52 dias entre o envio do anúncio de concurso e a data-limite para recepção das propostas.

4. A autoridade competente incluirá na informação a fornecer aos operadores potenciais os elementos pertinentes de que disponha, no âmbito de contratos de serviço público, sobre os serviços dos operadores, as tarifas e o volume de passageiros nos cinco anos anteriores.

5. A autoridade competente exigirá aos operadores potenciais que descrevam como tencionam fornecer os serviços objecto do concurso, incluindo a afectação do pessoal e activos.

6. No caso de concursos para contratos que tenham um valor anual estimado superior a 3 000 000 euros, as autoridades competentes podem negociar com operadores potenciais as propostas por estes apresentadas. As autoridades não podem, como resultado de negociações posteriores ao concurso, aceitar uma proposta que, em relação aos critérios de adjudicação referidos na alínea b) do n.º 3, seja menos favorável do que uma proposta apresentada por qualquer outro proponente e obedeça aos critérios de selecção referidos na alínea a) do n.º 3.

Artigo 13º
Transparência

1. Os **concursos, os anúncios para a apresentação de propostas ao abrigo de procedimentos de avaliação comparativa da qualidade, as informações sobre novas regras gerais e os pagamentos de compensações associados, as decisões preliminares relativas à adjudicação de contratos por ajuste directo, tal como exigido pelo n.º 1 do artigo 7º-A, bem como outros** anúncios feitos e ~~as decisões e~~ decisões ~~preliminares~~ tomadas em conformidade com o presente regulamento serão publicados numa forma adequada, indicando, no caso das decisões e decisões preliminares, os motivos em que se fundamentam
2. As autoridades competentes enviarão ao Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias para publicação no *Jornal Oficial*, pelos canais mais apropriados, os anúncios e decisões relativos aos contratos de serviço público e regimes de compensação cujo valor anual estimado seja igual ou superior, **respectivamente a 400 000-1 000 000 euros e a 800 000-3 000 000-euros.**

O limite de ~~800 000~~ **3 000 000** euros é aplicável no caso de a autoridade competente ter incorporado todas as suas obrigações de serviço público num único contrato de serviço público.

3. As autoridades competentes darão a conhecer, a pedido:
 - (a) os termos dos contratos de serviço público que tenham adjudicado, **incluindo, para os contratos adjudicados por ajuste directo, o método de cálculo da compensação em conformidade com o artigo 16º e o anexo I;**
 - (b) os termos das regras gerais para a exploração de serviços de transporte público que tenham estabelecido, **incluindo pormenores sobre as obrigações tarifárias e o método para determinar a taxa de compensação;** e
 - (c) as informações de que disponham, no âmbito de contratos de serviço público, sobre os serviços dos operadores, as tarifas, e o volume de **passageiros e a tendência geral em matéria da qualidade do serviço.**
4. As autoridades competentes conservarão, durante pelo menos dez anos, um registo de cada processo de adjudicação de contrato de serviço público a que tiverem procedido de modo a poder justificar ulteriormente as suas decisões. As autoridades fornecerão resumos desses registos a qualquer interessado que o solicite.
5. Os Estados-Membros enviarão à Comissão, até final de ~~Março~~ **Junho** de cada ano **par**:
 - (a) um resumo do número, valor estimado e duração dos contratos de serviço público adjudicados pelas autoridades competentes **relativo aos ~~no~~ dois anos de calendário** anteriores, distinguindo entre serviços ferroviários, rodoviários e por via navegável interior e entre contratos adjudicados por concurso, avaliação comparativa da qualidade e ajuste directo; e
 - (b) um resumo do alcance e teor das regras gerais ~~ou critérios mínimos~~ em vigor **nos dois anos de calendário** anteriores e por cujo cumprimento tenham sido atribuídas compensações, bem como o seu montante;
 - (c) **os resultados das análises do desempenho realizadas nos termos do n.º 3 do artigo 7º-A durante os dois anos de calendário anteriores.**
6. **Para efeitos de análise política, incluindo o relatório previsto no n.º 2 do artigo 19º, o resumo referido na alínea a) do n.º 5 deve fornecer pormenores sobre:**
 - (a) **níveis de utilização;**
 - (b) **satisfação dos clientes;**
 - (c) **números relativos ao pessoal e alterações dos padrões de trabalho e das condições laborais; e**
 - (d) **o custo do fornecimento dos serviços, fazendo a distinção entre:**

- (i) a compensação financeira prevista nos termos do presente regulamento, incluindo a compensação pelo cumprimento das regras gerais; e
- (ii) qualquer outro investimento público ou privado relevante, incluindo investimentos na infra-estrutura, veículos, embarcações ou material circulante, não abrangido pelos termos do presente regulamento.

Artigo 14º
Recursos

1. Os Estados-Membros assegurarão que os operadores e outros interessados directos dispõem do direito de recorrer a um órgão público **ou judicial** contra decisões ou decisões preliminares tomadas pelas autoridades competentes nos termos do presente regulamento.
2. ~~Esse~~**O** órgão **referido no n.º 1** deve ser independente, ~~na sua organização, financiamento, estrutura jurídica e poder decisório,~~ das autoridades competentes em causa e dos operadores. Os órgãos de recurso terão o poder de requerer das autoridades competentes, empresas e terceiros interessados do Estado-Membro em causa a prestação das informações pertinentes. Essas informações devem ser prestadas sem demoras injustificadas.
3. ~~Os órgãos de recurso devem apreciar as queixas e tomar as medidas necessárias para sanar a situação no prazo máximo de dois meses a contar da recepção de todas as informações.~~ **Se o órgão não for um órgão judicial, as suas decisões serão objecto de recurso judicial.**
4. ~~Sem prejuízo do disposto no n.º 5, as decisões dos órgãos de recurso serão vinculativas relativamente aos interessados a que disserem respeito.~~ **As disposições de aplicação dos procedimentos de recurso serão estabelecidas pelos Estados-Membros.**
5. ~~Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir que as decisões dos órgãos de recurso são passíveis de recurso judicial.~~ **Em caso de serviços transfronteiriços, as autoridades competentes em questão chegarão a acordo quanto ao órgão de recurso competente.**

Artigo 15º
Disposições relativas à contabilidade

1. Os serviços objecto de contratos de serviço público celebrados com uma autoridade competente serão considerados uma actividade distinta para efeitos da contabilidade e devem constituir um centro de custos próprio, distinto das restantes actividades a que se dedica a empresa, quer estas se relacionem ou não com o transporte de passageiros.
2. **Os contratos individuais adjudicados por ajuste directo ao abrigo dos n.os 1, 2 ou 3 do artigo 7º, bem como quaisquer contratos com um valor anual superior a 3 000 000 euros devem constituir um centro de custos próprio.**

23. Os centros de custos devem obedecer aos seguintes preceitos:
- (a) as contas de exploração serão separadas;
 - (b) as despesas gerais e os activos e passivos serão imputados a cada actividade na proporção da sua utilização efectiva;
 - (c) os princípios de contabilidade analítica com base nos quais são feitas as contas separadas serão claramente estabelecidos;
 - (d) as despesas de cada actividade serão cobertas **pela totalidade das** receitas de exploração dos serviços considerados e pelos montantes atribuídos pelas autoridades públicas a título de compensação pelos custos decorrentes do cumprimento das obrigações de serviço público consideradas, sem possibilidade de transferência **de ou** para outra actividade. **Esta compensação pode prever um lucro razoável para o operador.**
34. Os operadores a que seja atribuída uma compensação pelo cumprimento de ~~critérios mínimos~~ **regras gerais** para a exploração de serviços de transporte, em conformidade com o artigo 10º, devem, nas suas contas, identificar separadamente os custos em que incorram e as receitas adicionais que obtenham em resultado do cumprimento da regra geral ~~ou critério~~ considerada, bem como os montantes recebidos a título de compensação. A compensação recebida e a receita adicional obtida cobrirão os custos incorridos sem possibilidade de transferência **de ou** para uma actividade não sujeita à regra ~~ou critério~~ considerada. **Esta compensação pode prever um lucro razoável para o operador.**
5. **Os operadores de serviços para os quais o contrato foi adjudicado por ajuste directo ao abrigo dos n.os 1, 2 ou 3 do artigo 7º ou do n.º 3 do artigo 17º devem publicar as suas contas numa forma que permita verificar a sua conformidade com as disposições do presente artigo, bem como dos n.os 1 e 3 do artigo 7º-A, do n.º 2 do artigo 8º e do artigo 16º.**

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 16º Compensações

Excepto no caso de contratos de serviço público adjudicados por concurso, as autoridades competentes não concederão uma compensação superior nem recorrerão a processos menos rigorosos que o requerido pela aplicação das regras previstas no Anexo I.

Artigo 17º Medidas transitórias

- ~~1. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para assegurar que os regimes, contratos ou convénios aplicados ou celebrados segundo outras disposições que não as do presente regulamento deixam de produzir efeitos três anos após a entrada em vigor do regulamento.~~

- ~~2. Sempre que, à data de entrada em vigor do presente regulamento, um operador esteja obrigado, nos termos de um contrato de serviço público, a realizar investimentos em infra-estrutura ferroviária e falem mais de três anos para terminar o período de recuperação desses investimentos, a autoridade competente pode prolongar o período de transição de três anos previsto no n.º 1 por um máximo de três anos, tendo em conta o referido período de recuperação e o valor económico relativo dos activos considerados em relação ao valor total estimado dos serviços objecto do contrato.~~
- 1. Os contratos de serviço público adjudicados, antes de o presente regulamento entrar em vigor, na sequência de um procedimento conforme com as Directivas 92/75/CEE, 93/36/CEE ou 93/38/CEE ou de qualquer outro procedimento de apelo à concorrência equitativo, podem vigorar durante o período estabelecido no contrato, desde que este seja finito e razoável.**
- 2. Uma autoridade competente que fornecia um dado serviço de autocarro por conta ou através de um operador que controla, antes de o presente regulamento entrar em vigor, pode continuar a fornecer esse serviço, sem concurso público, durante os oito anos que se seguem à entrada em vigor do regulamento.**
- 3. Em circunstâncias excepcionais, sem prejuízo do requisito de contrato contido no artigo 5º e das regras sobre a duração do contrato contidas na alínea c) do artigo 6º, e sujeito à aprovação prévia da Comissão, as autoridades competentes podem alargar o limite referido no nº 2 desde que:**
- (a) apliquem o artigo 7º-A;**
- (b) o contrato não atribua nenhum direito exclusivo;**
- (c) não seja aplicada nenhuma compensação por obrigações tarifárias de acordo com o artigo 10º.**
- 4. Sem prejuízo dos n.ºs 1, 2 e 3, as autoridades competentes devem garantir a adjudicação em conformidade com as disposições do presente regulamento:**
- (a) De pelo menos metade, em valor, dos seus contratos de serviço público, quatro anos após a entrada em vigor do mesmo regulamento;**
- (b) Da totalidade dos seus contratos de serviço público oito anos após a entrada em vigor do mesmo regulamento.**
- Ao aplicar as disposições e calcular as proporções referidas no primeiro parágrafo, as autoridades competentes não devem ter em conta quer os contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo após 1 de Fevereiro de 2003 em conformidade com as disposições dos n.os 1, 2, 3 ou 4 do artigo 7º, quer os contratos abrangidos pelo disposto nos n.os 1, 2 e 3.**
- 5. Os Estados-Membros e as autoridades competentes tomarão as medidas necessárias para assegurar que os regimes, contratos ou convénios aplicados ou celebrados segundo outras disposições que não as do presente regulamento, com excepção das referidas no n.º 1, deixem de produzir efeitos a tempo de permitir às autoridades competentes dar cumprimento ao disposto nos n.os 2 e 4.**

36. Os regimes, contratos e convénios a que se referem os n.ºs 1 e 2 **n.º 4** continuam sujeitos às disposições do Regulamento (CEE) n.º 1191/69 que lhes eram aplicáveis antes de o presente regulamento entrar em vigor até que deixem de produzir efeitos.

7. **As autoridades competentes podem, durante os períodos de transição fixados no n.º 4, excluir da participação em procedimentos de adjudicação de contratos operadores que sejam beneficiários de direitos exclusivos ou de compensação financeira pela exploração de serviços de transporte público, que não tenham sido atribuídos em conformidade com as disposições do presente regulamento.**

Quando as autoridades públicas aplicarem o primeiro parágrafo, deverão fazê-lo de forma não-discriminatória, excluir todos os operadores potenciais que satisfaçam esta condição e informar os operadores potenciais da sua decisão no início do procedimento de adjudicação do contrato de serviço público.

As autoridades competentes informarão a Comissão da sua intenção de aplicar esta disposição pelo menos dois meses antes da publicação do anúncio de concurso ou para a apresentação de propostas ao abrigo do procedimento de avaliação comparativa da qualidade.

Os operadores serão excluídos da aplicação do disposto no primeiro parágrafo se demonstrarem que o valor dos serviços de transporte público que exploram em conformidade com o disposto no presente regulamento excede o valor dos serviços que são objecto de direitos exclusivos ou de compensação financeira não atribuídos em conformidade com as disposições do presente regulamento.

Artigo 18º *Operadores de países terceiros*

Para efeitos do presente regulamento, e sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 9º, os operadores dos países constantes da lista que figura no Anexo H **terceiros que são parte em acordos com a Comunidade que dão aos operadores desses países o direito de se estabelecerem nos Estados-Membros** são considerados empresas comunitárias, ~~em conformidade com os termos dos acordos concluídos entre cada um desses países e a Comunidade. A Comissão procederá à actualização do referido Anexo em função das obrigações internacionais da Comunidade, mediante a publicação de uma comunicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias (Série L).~~

Artigo 19º *Controlo da Comissão*

1. Os Estados-Membros consultarão a Comissão relativamente a quaisquer disposições legislativas, regulamentares ou administrativas necessárias à ~~execução~~ **aplicação** do presente Regulamento.
2. A Comissão preparará um relatório, no prazo de cinco anos após a entrada em vigor, sobre a aplicação do presente regulamento nos Estados-Membros e as suas incidências **quantitativas e qualitativas** a nível dos passageiros, **pessoal, autoridades públicas e comunidades servidas**, propondo, se necessário, alterações ao regulamento. O relatório incluirá uma análise da aplicação da norma derogatória do n.º 4 do artigo 7º.

Artigo 20º
Revogação e alteração

1. O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 é revogado.
2. O n.º 2 do artigo 3º do Regulamento (CEE) n.º 1107/70 é revogado.

Artigo 21º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

Regras para atribuição de compensações nos casos em que não há concurso

1. ~~Quando uma autoridade competente atribua a um operador uma compensação financeira pelo cumprimento de um requisito de serviço público, em conformidade com o presente regulamento, e essa compensação não resulte de um contrato de serviço público adjudicado por concurso, o montante da mesma não excederá a incidência financeira líquida do cumprimento do requisito de serviço público, calculada de acordo com as regras do presente anexo.~~
2. ~~A incidência financeira líquida constitui a soma das duas parcelas seguintes:~~
 - (i) ~~a incidência do cumprimento do requisito de serviço público nas despesas do operador (custos evitados menos a despesa adicional incorrida);~~
 - (ii) ~~a incidência do cumprimento do requisito de serviço público nas receitas do operador (receita adicional obtida menos a receita perdida).~~
3. ~~Para a determinação da incidência financeira líquida ter-se-á em conta as repercussões do cumprimento do requisito de serviço público no conjunto da actividade do operador.~~
4. ~~A incidência financeira líquida será calculada comparando a situação resultante do cumprimento do requisito de serviço público com a que ocorreria se este não tivesse de ser cumprido e o fornecimento dos serviços por ele abrangidos fosse determinado numa base comercial.~~
5. ~~Para a situação que ocorreria caso não fosse cumprido o requisito de serviço público (situação de referência) estimar-se-ão as tarifas, o volume de passageiros e os custos.~~
6. ~~A situação de referência será determinada:~~
 - (i) ~~utilizando os dados respeitantes à situação existente antes de o operador começar a cumprir o requisito de serviço público, caso as circunstâncias não se tenham alterado a ponto de já não constituírem uma referência fiável para as tarifas, volume de passageiros e custos actuais; ou~~
 - (ii) ~~por comparação com os dados respeitantes a serviços equivalentes fornecidos em bases comerciais; ou~~
 - (iii) ~~estimando os custos e a procura dos serviços.~~

~~Para a determinação da situação de referência ter-se-á em conta as tendências no mercado de serviços de transporte relevante.~~
7. ~~Para o cálculo da incidência do cumprimento do requisito de serviço público nas receitas ter-se-á em conta, em particular, a evolução das tarifas e do volume de passageiros. O cálculo terá em conta as repercussões do cumprimento do requisito de serviço público, e as alterações daí resultantes na qualidade, volume e preço dos serviços fornecidos, na procura de serviços de transporte. Esta avaliação não deve limitar-se ao impacto no segmento da rede a que o requisito diz directamente respeito, deve igualmente incluir as repercussões nos outros segmentos da rede.~~

~~8. O cálculo da incidência do cumprimento do requisito de serviço público nos custos será efectuado de forma análoga ao cálculo da incidência nas receitas. Quando o requisito respeitar a apenas alguns dos serviços fornecidos pelo operador, os custos comuns, como as despesas gerais, serão imputados à totalidade dos serviços na proporção do valor de cada conjunto de serviços.~~

~~9. Para o cálculo dos custos resultantes do cumprimento de requisitos de serviço público partir-se-á do pressuposto de que o operador pratica uma gestão eficiente e fornece serviços de transporte de qualidade adequada.~~

~~O montante da compensação será determinado antecipadamente para toda a duração do contrato ou regime de compensação, mas o contrato ou regime poderão prever um ajustamento desse montante com base em factores previamente determinados. Em qualquer caso, os montantes de compensação devem ser fixos por um período de pelo menos um ano.~~

~~Só poderá ser atribuída uma compensação pelo cumprimento de requisitos de serviço público na situação em que o operador, se considerasse apenas os seus próprios interesses comerciais, não se disporia, na falta de tal compensação, a cumprir o requisito ou não o cumpriria na mesma medida ou nas mesmas condições.~~

1. As regras estabelecidas no presente anexo aplicam-se às compensações financeiras atribuídas pelo cumprimento de obrigações de serviço público nos termos do disposto no presente regulamento, com exclusão das compensações atribuídas na sequência de um concurso. São abrangidas as compensações pagas pelo cumprimento de regras gerais em conformidade com o artigo 10º. As regras não se aplicam a isenções de alguns ou de todos os efeitos financeiros de um imposto especial de consumo aplicável aos combustíveis.

2. O montante da compensação não deve exceder a diferença entre os custos adicionais para o operador decorrentes do fornecimento do serviço e as receitas adicionais realizadas pelo operador provenientes desse serviço, tendo em conta o conjunto das actividades do operador, incluindo os serviços rentáveis.

3. O cálculo dos custos adicionais para o operador pode incluir os seguintes elementos:

(i) os custos directos adicionais relacionados com o cumprimento das obrigações de serviço público;

(ii) uma parte proporcionada dos encargos gerais, activos e passivos do operador utilizados no fornecimento do serviço;

(iii) um lucro razoável;

(iv) qualquer perda de receitas resultante da aplicação das obrigações de serviço público.

4. O cálculo das receitas adicionais realizadas pelo operador incluirá os seguintes elementos:

- (i) as receitas adicionais realizadas pelo operador com a venda de bilhetes e outras actividades directamente relacionadas com o serviço, como publicidade e serviço de bar;
 - (ii) quaisquer custos evitados com o fornecimento do serviço.
- 5. Em caso de compensação por obrigações tarifárias estabelecidas em conformidade com o n.º 3 do artigo 10º que afectem a maioria ou todos os trajectos, será paga uma compensação à mesma taxa por trajecto a todos os operadores de serviços de natureza semelhante. Esta taxa será baseada numa estimativa do efeito financeiro médio das obrigações para todos os operadores afectados pelas mesmas.
- 6. Para calcular os custos resultantes do cumprimento de obrigações de serviço público, parte-se do princípio que o operador garante uma gestão eficiente e fornece serviços de transporte de qualidade adequada.

O montante da compensação será estabelecido com antecedência para a duração do contrato ou do sistema de compensação. No entanto, os contratos e sistemas podem incluir procedimentos com vista ao ajustamento do montante de compensação com base em factores ou circunstâncias específicas previamente determinadas. De qualquer modo, os montantes de compensação devem ser fixos por um período de pelo menos um ano.

A compensação pelo cumprimento de obrigações de serviço público só pode ser concedida se, na ausência desta compensação, o operador em questão, ao ter em conta os seus próprios interesses comerciais, não cumprisse as ditas obrigações ou não as cumprisse na mesma medida ou nas mesmas condições.

ANEXO II

~~Países cujos operadores devem ser considerados empresas comunitárias para efeitos do presente regulamento, em conformidade com o artigo 18º.~~

~~Bulgária, República Checa, Estónia, Hungria, Letónia, Lituânia, Polónia, Roménia, Eslováquia e Eslovénia.~~