Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B

DIRETIVA 2012/34/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 21 de novembro de 2012

que estabelece um espaço ferroviário europeu único

(reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 343 de 14.12.2012, p. 32)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Diretiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016	L 352	1	23.12.2016
►M2	Decisão Delegada (UE) 2017/2075 da Comissão de 4 de setembro de 2017	L 295	69	14.11.2017

Retificada por:

►C1 Retificação, JO L 67 de 12.3.2015, p. 32 (2012/34/UE)

▼B

DIRETIVA 2012/34/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 21 de novembro de 2012

que estabelece um espaço ferroviário europeu único

(reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. A presente diretiva estabelece:

a) As regras aplicáveis à gestão da infraestrutura ferroviária e às atividades de transporte por caminho de ferro das empresas ferroviárias que se encontrem estabelecidas ou que venham a estabelecer-se num Estado-Membro, constantes do capítulo II;

b) Os critérios aplicáveis à concessão, prorrogação ou alteração, por um Estado-Membro, das licenças destinadas às empresas ferroviárias que se encontrem estabelecidas ou que venham a estabelecer-se na União, constantes do capítulo III;

c) Os princípios e procedimentos aplicáveis à fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, constantes do capítulo IV.

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

Artigo 2.º

Exclusões do âmbito de aplicação

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

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

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

a) As empresas que efetuem apenas serviços de transporte de passageiros em infraestruturas ferroviárias locais e regionais autónomas;

▼B

b) As empresas que efetuem apenas serviços ferroviários urbanos e suburbanos de transporte de passageiros;

c) As empresas que efetuem apenas serviços regionais de transporte de mercadorias;

d) As empresas que efetuem apenas serviços de transporte de mercadorias em infraestruturas ferroviárias privadas destinadas a ser utilizadas exclusivamente pelo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias.

▼M1

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

▼B

a) As redes locais e regionais autónomas que efetuem serviços de passageiros em infraestruturas ferroviárias;

b) As redes reservadas exclusivamente à exploração de serviços urbanos ou suburbanos de transporte ferroviário de passageiros;

c) As redes regionais utilizadas para serviços regionais de transporte de mercadorias apenas por uma empresa ferroviária que não esteja abrangida pelo n.º 1, enquanto não for solicitada capacidade nessa rede por outro candidato;

d) As infraestruturas ferroviárias privadas cuja utilização esteja reservada ao proprietário da infraestrutura para as suas próprias atividades de transporte de mercadorias.

▼M1

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

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

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

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

▼M1

4. Sem prejuízo do n.º 3, os Estados-Membros podem excluir da aplicação do artigo 8.º, n.º 3, as infraestruturas ferroviárias locais e regionais que não tenham importância estratégica para o funcionamento do mercado ferroviário, e da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A e 7.º-C, e do capítulo IV, as infraestruturas ferroviárias locais que não tenham importância estratégica para o funcionamento do mercado ferroviário. Os Estados-Membros notificam a Comissão da sua intenção de excluir essas infraestruturas ferroviárias. A Comissão adota atos de execução que estabelecem a sua decisão de que essas infraestruturas ferroviárias podem ser consideradas sem importância estratégica. Quando o fizer, a Comissão tem em conta o comprimento das linhas férreas em questão, o seu nível de utilização e o volume de tráfego potencialmente afetado. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 2.

▼B

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

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

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

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

▼M1

8-A. Durante um período de 10 anos após 24 de dezembro de 2016, os Estados-Membros podem excluir da aplicação dos capítulos II e IV da presente diretiva, com exceção dos artigos 10.º, 13.º e 56.º, as linhas férreas isoladas de comprimento inferior a 500 km que tenham uma bitola diferente da rede nacional principal, que estabeleçam ligação com países terceiros em que a legislação ferroviária da União não seja aplicável e que sejam geridas por um gestor de infraestrutura diferente do da rede nacional principal. As empresas ferroviárias que explorem exclusivamente essas linhas podem ficar isentas da aplicação do capítulo II.

Essas isenções podem ser renovadas por períodos não superiores a cinco anos. O mais tardar 12 meses antes do termo do período de isenção, o Estado-Membro que pretenda renovar uma isenção informa a Comissão dessa sua intenção. A Comissão verifica se continuam a estar reunidas as condições necessárias para a isenção a que se refere o primeiro parágrafo. Se tal não se verificar, a Comissão adota atos de execução

▼M1

que estabelecem a sua decisão relativa à cessação da isenção. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 2.

▼B

9. A presente diretiva não se aplica, com exceção do artigo 6.º, n.ºs 1 e 4, e dos artigos 10.º, 11.º, 12.º e 28.º, às empresas cujas atividades se limitem a prestar unicamente serviços de transporte por vaivém de veículos rodoviários por túneis submarinos ou a operações de transporte de veículos rodoviários sob a forma de serviços de vaivém por esses túneis.

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

11. Os Estados-Membros podem excluir da aplicação do artigo 32.º, n.º 4, os comboios não equipados com o sistema europeu de controlo dos comboios (ETCS) utilizados para serviços regionais de transporte de passageiros colocados em serviço pela primeira vez antes de 1985.

▼M1

12. Se estiver em vigor uma parceria público-privada constituída antes de 16 de junho de 2015 e a entidade privada parte nessa mesma parceria for também uma empresa ferroviária responsável pela prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros na infraestrutura, os Estados-Membros podem continuar a isentar essa entidade privada da aplicação dos artigos 7.º, 7.º-A e 7.º-D e a limitar o direito de embarcar e desembarcar passageiros para os serviços explorados por empresas ferroviárias na mesma infraestrutura que os serviços de transporte de passageiros prestados pela parte privada nos termos da parceria público-privada.

13. Os gestores de infraestruturas privadas que façam parte de uma parceria público-privada constituída antes de 24 de dezembro de 2016 e que não recebam fundos públicos, são excluídos da aplicação do artigo 7.º-D desde que os empréstimos e as garantias financeiras por si geridos não beneficiem direta ou indiretamente determinadas empresas ferroviárias.

▼B

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

1) «Empresa ferroviária», uma empresa de estatuto privado ou público, detentora de uma licença nos termos da presente diretiva, cuja atividade principal consiste na prestação de serviços de transporte de mercadorias e/ou de passageiros por caminho de ferro, desde que a tração seja assegurada pela própria empresa; incluem-se nesta definição as empresas que apenas prestem serviços de tração;

▼M1

2) «Gestor de infraestrutura», uma entidade ou uma empresa responsável pela exploração, pela manutenção e pela renovação da infraestrutura ferroviária numa rede, bem como pela participação no seu desenvolvimento, de acordo com o estabelecido pelo Estado-Membro no quadro da sua política geral de desenvolvimento e financiamento da infraestrutura;

▼M1

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

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

2-C) «Manutenção da infraestrutura ferroviária», as obras que se destinam a manter as boas condições e a capacidade da infraestrutura existente;

2-D) «Renovação da infraestrutura ferroviária», grandes obras de substituição da infraestrutura existente que não alteram o seu desempenho geral;

2-E) «Modernização da infraestrutura ferroviária», grandes obras de alteração da infraestrutura que melhoram o seu desempenho geral;

2-F) «Funções essenciais» da gestão da infraestrutura, a tomada de decisões a respeito da repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, e a tomada de decisões a respeito da tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas, de acordo com o quadro tarifário e com o quadro de repartição da capacidade estabelecido pelos Estados-Membros nos termos dos artigos 29.º e 39.º;

▼B

3) «Infraestrutura ferroviária», o conjunto dos elementos referidos no Anexo I;

4) «Serviços internacionais de transporte de mercadorias», serviços de transporte em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado-Membro; a composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diferentes secções que a constituem podem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todos os vagões atravessem pelo menos uma fronteira;

5) «Serviços internacionais de transporte de passageiros», serviços de transporte de passageiros em que a composição atravessa pelo menos uma fronteira de um Estado-Membro e cujo objetivo principal é transportar passageiros entre estações situadas em Estados-Membros diferentes; a composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diferentes secções que a constituem podem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todas as carruagens atravessem pelo menos uma fronteira;

6) «Serviços urbanos e suburbanos», serviços de transporte cujo objetivo principal é dar resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, incluindo uma aglomeração transfronteiriça, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respetivos subúrbios;

7) «Serviços regionais», serviços de transporte cujo objetivo principal é dar resposta às necessidades de transporte de uma região, incluindo uma região transfronteiriça;

8) «Trânsito», a travessia do território da União sem embarque nem desembarque de mercadorias e/ou passageiros;

▼B

9) «Itinerário alternativo», outro itinerário entre a mesma origem e o mesmo destino, podendo a empresa ferroviária substituir um itinerário pelo outro para efetuar o serviço de transporte de mercadorias ou o serviço de transporte de passageiros em causa;

10) «Alternativa viável», o acesso a outra instalação de serviço economicamente aceitável para a empresa ferroviária, que lhe permite efetuar o serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa;

11) «Instalação de serviço», uma instalação, incluindo o terreno, o edifício e o equipamento, especialmente adaptada no todo ou em parte para permitir a prestação de um ou mais serviços a que se refere o Anexo II, pontos 2 a 4;

12) «Operador da instalação de serviço», uma entidade pública ou privada responsável pela gestão de uma ou mais instalações de serviço ou pela prestação a empresas ferroviárias de um ou mais serviços a que se refere o Anexo II, pontos 2 a 4;

13) «Acordo transfronteiriço», um acordo entre dois ou mais Estados-Membros, ou entre Estados-Membros e países terceiros, destinado a facilitar a prestação de serviços ferroviários transfronteiriços;

14) «Licença», uma autorização concedida por uma autoridade responsável pela concessão das licenças a uma empresa pela qual se reconhece a sua capacidade para efetuar serviços de transporte ferroviário como empresa ferroviária; esta capacidade pode ser limitada à prestação de tipos específicos de serviços de transporte;

15) «Autoridade responsável pela concessão das licenças», o organismo responsável pela concessão das licenças ferroviárias num Estado-Membro;

16) «Contrato», um acordo ou, com as necessárias adaptações, um convénio no âmbito de medidas administrativas;

17) «Lucro razoável», uma taxa de remuneração dos capitais próprios que tem em conta o risco, nomeadamente para as receitas, ou a ausência de risco, suportado pelo operador da instalação de serviço, e que é consentânea com a taxa média para o setor em causa nos últimos anos;

18) «Repartição», a afetação da capacidade de uma infraestrutura ferroviária pelo gestor de infraestrutura;

19) «Candidato», uma empresa ferroviária ou um agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, tais como autoridades competentes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, carregadores marítimos, transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de serviço público ou comercial em adquirir capacidade de infraestrutura;

20) «Infraestrutura congestionada», um elemento da infraestrutura relativamente ao qual a procura de capacidade de infraestrutura não pode ser integralmente satisfeita durante determinados períodos, mesmo após a coordenação dos vários pedidos de reserva de capacidade;

21) «Plano de reforço da capacidade», uma medida ou uma série de medidas, com um calendário de aplicação, destinadas a remediar as limitações de capacidade que levaram a que um elemento da infraestrutura fosse declarado «infraestrutura congestionada»;

▼B

22) «Coordenação», o processo através do qual o gestor de infraestrutura e os candidatos procuram resolver situações de conflito entre vários pedidos de capacidade de infraestrutura;

23) «Acordo-quadro», um acordo geral juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor de infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência de um horário de serviço;

24) «Capacidade de infraestrutura», a possibilidade de programar canais horários solicitados para um elemento da infraestrutura durante um determinado período;

25) «Rede», o conjunto da infraestrutura ferroviária gerida por um gestor de infraestrutura;

26) «Especificações da rede», a relação pormenorizada das regras gerais, dos prazos, dos procedimentos e dos critérios relativos aos regimes de tarifação e de repartição da capacidade, incluindo todas as outras informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura;

27) «Canal horário», a capacidade de infraestrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos em determinado momento;

28) «Horário de serviço», o conjunto de dados que definem todos os movimentos programados de comboios e demais material circulante, numa determinada infraestrutura, durante o seu período de vigência;

29) «Feixes de resguardo», ramais especificamente destinados ao estacionamento temporário dos veículos ferroviários entre dois serviços;

30) «Manutenção pesada», trabalhos que não são realizados regularmente no âmbito das atividades quotidianas e que exigem que o veículo seja retirado do serviço;

▼M1

31) «Empresa verticalmente integrada», uma empresa em que, na aceção do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho ([1]):

a) um gestor de infraestrutura é controlado por uma empresa que exerce simultaneamente controlo sobre uma ou várias empresas ferroviárias que prestam serviços ferroviários na rede do gestor de infraestrutura,

b) um gestor de infraestrutura é controlado por uma ou várias empresas ferroviárias que prestam serviços ferroviários na rede do gestor de infraestrutura, ou

c) uma ou várias empresas ferroviárias que prestam serviços ferroviários na rede do gestor de infraestrutura são controladas por um gestor de infraestrutura.

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

([1]) Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas («Regulamento das concentrações comunitárias») (JO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

▼M1

Caso o gestor de infraestrutura e a empresa ferroviária sejam totalmente independentes entre si, mas sejam ambos diretamente controlados por um Estado-Membro, sem que exista uma entidade intermediária, não se considera para efeitos da presente diretiva que constituam uma empresa verticalmente integrada;

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

33) «Conselho de administração», o órgão superior de uma empresa, que exerce funções executivas e administrativas e que é responsável e responde pela gestão diária da empresa;

34) «Conselho de fiscalização», o órgão supremo de uma empresa, que desempenha funções de fiscalização, nomeadamente funções de controlo do conselho de administração, e que toma decisões de natureza estratégica geral para a empresa;

35) «Bilhete único», um ou mais bilhetes que representam um contrato de transporte relativo a uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou mais empresas ferroviárias;

36) «Serviços de passageiros de alta velocidade», serviços ferroviários de transporte de passageiros, explorados sem paragens intermédias entre dois lugares separados pelo menos por uma distância superior a 200 km, em linhas especialmente construídas para alta velocidade preparadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h, e que circulam, em média, a tais velocidades.

▼B

CAPÍTULO II

DESENVOLVIMENTO DOS CAMINHOS DE FERRO DA UNIÃO

SECÇÃO 1

Independência de gestão

Artigo 4.º

Independência das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura

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

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

▼B

Artigo 5.º

Gestão das empresas ferroviárias segundo princípios comerciais

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

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

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

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

a) Definir a sua organização interna, sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 29.º e 39.º;

b) Controlar a prestação e a comercialização dos serviços e fixar a respetiva tarifação;

c) Tomar decisões sobre o pessoal, os ativos e as aquisições próprias;

d) Desenvolver a sua quota de mercado, criar novas tecnologias e novos serviços e adotar técnicas de gestão inovadoras;

e) Lançar novas atividades em domínios associados à atividade ferroviária.

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

4. Não obstante o disposto no n.º 3, os acionistas das empresas ferroviárias detidas ou controladas pelo Estado podem estipular que as principais decisões relativas à gestão da empresa sejam submetidas à sua aprovação prévia à semelhança dos acionistas das sociedades anónimas privadas, por força do direito das sociedades dos Estados-Membros. O disposto no presente artigo é aplicável sem prejuízo das competências delegadas nas entidades que exercem funções de controlo nos termos do direito das sociedades dos Estados-Membros no que respeita à nomeação dos membros do conselho de administração.

▼B

SECÇÃO 2

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

Artigo 6.º

Separação das contas

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

▼M1

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

▼B

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

4. A contabilidade das diferentes áreas de atividade referidas nos n.os 1 e 3 deve ser mantida de forma a permitir a verificação do cumprimento da proibição de transferir financiamentos públicos concedidos a uma área de atividade para outra área de atividade e o controlo da utilização das receitas provenientes das taxas de utilização da infraestrutura e dos excedentes provenientes de outras atividades comerciais.

▼M1

Artigo 7.º

Independência do gestor de infraestrutura

1. Os Estados-Membros asseguram que o gestor de infraestrutura seja responsável pela exploração, manutenção e renovação da rede e fique encarregado de desenvolver a infraestrutura ferroviária dessa rede, nos termos do direito nacional.

Os Estados-Membros asseguram que nenhuma das restantes entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada exerça uma influência decisiva nas decisões tomadas pelo gestor de infraestrutura sobre as funções essenciais.

Os Estados-Membros asseguram que os membros do conselho de fiscalização e do conselho de administração do gestor de infraestrutura, bem como os gestores que estejam diretamente sob a sua responsabilidade, atuem de forma não discriminatória e que a sua imparcialidade não seja afetada por conflitos de interesses.

▼M1

2. Os Estados-Membros asseguram que o gestor de infraestrutura seja organizado como entidade juridicamente distinta das empresas ferroviárias e, em caso de empresa verticalmente integrada, de outras entidades jurídicas pertencentes a essa empresa.

3. Os Estados-Membros asseguram que as mesmas pessoas não possam concomitantemente ser nomeadas ou ter atividade enquanto:

a) Membros do conselho de administração de um gestor de infraestrutura e membros do conselho de administração de uma empresa ferroviária;

b) Responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais e membros do conselho de administração de uma empresa ferroviária;

c) Membros do conselho de fiscalização, caso exista, de um gestor de infraestrutura e membros do conselho de fiscalização de uma empresa ferroviária;

d) Membros do conselho de fiscalização de uma empresa que faça parte de uma empresa verticalmente integrada e que exerça controlo tanto sobre uma empresa ferroviária como sobre um gestor de infraestrutura, e membros do conselho de administração desse gestor de infraestrutura.

4. Em caso de empresa verticalmente integrada, os membros do conselho de administração do gestor de infraestrutura e as pessoas responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais não podem receber nenhuma remuneração baseada no desempenho por parte de outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada, nem prémios principalmente relacionados com o desempenho financeiro de determinadas empresas ferroviárias. No entanto, podem ser-lhes oferecidos incentivos relacionados com o desempenho global do sistema ferroviário.

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

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

Artigo 7.º-A

Independência das funções essenciais

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

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

a) As empresas ferroviárias ou outras entidades jurídicas não exerçam influência decisiva no gestor de infraestrutura no que respeita às funções essenciais, sem prejuízo do papel que cabe aos Estados-Membros para determinar o quadro tarifário, o quadro de repartição da capacidade e as regras concretas de tarifação, nos termos dos artigos 29.º e 39.º;

▼M1

b) As empresas ferroviárias ou outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada não tenham influência decisiva nas nomeações e exonerações das pessoas responsáveis por tomar decisões sobre as funções essenciais;

c) A mobilidade das pessoas responsáveis pelas funções essenciais não crie conflitos de interesse.

3. Os Estados-Membros podem decidir que a tarifação da utilização da infraestrutura e a repartição dos canais horários sejam feitas por um organismo de tarifação e/ou por um organismo de repartição independentes de qualquer empresa ferroviária do ponto de vista jurídico, organizativo e decisório. Nesse caso, os Estados-Membros podem decidir não aplicar o disposto no artigo 7.º, n.º 2 e n.º 3, alíneas c) e d).

O artigo 7.º, n.º 3, alínea a), e n.º 4, aplicam-se *mutatis mutandis* aos chefes das divisões encarregadas da gestão da infraestrutura e da prestação dos serviços ferroviários.

4. As disposições da presente diretiva relativas às funções essenciais do gestor de infraestrutura aplicam-se ao organismo de tarifação e/ou de repartição independente.

Artigo 7.º-B

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

1. Os Estados-Membros asseguram que as funções de gestão do tráfego e de planeamento da manutenção sejam exercidas de forma transparente e não discriminatória, e que as pessoas responsáveis por tomar decisões no que respeita a essas funções não sejam afetadas por conflitos de interesses.

2. No que respeita à gestão do tráfego, os Estados-Membros asseguram que as empresas ferroviárias, em caso de perturbações que as afetem, tenham acesso pleno e atempado às informações pertinentes. Se o gestor de infraestrutura conceder um acesso mais amplo ao processo de gestão do tráfego, deve concedê-lo às empresas ferroviárias em causa de forma transparente e não discriminatória.

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

O gestor de infraestrutura efetua a planificação das operações de manutenção de forma não discriminatória.

Artigo 7.º-C

Externalização e partilha das funções do gestor de infraestrutura

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

▼M1

a) Externalizar funções a uma entidade diferente, desde que esta não seja, não controle, nem seja controlada por uma empresa ferroviária. Numa empresa verticalmente integrada, as funções essenciais não podem ser externalizadas a nenhuma outra entidade da empresa verticalmente integrada, a menos que essa entidade exerça exclusivamente funções essenciais;

b) Externalizar a execução de obras e tarefas conexas de desenvolvimento, manutenção e renovação da infraestrutura ferroviária a empresas ferroviárias ou a outras empresas que controlem ou sejam controladas pela empresa ferroviária.

O gestor de infraestrutura mantém os poderes de fiscalização relativamente ao exercício das funções descritas no artigo 3.º, ponto 2, e é por este exercício responsável em última instância. As entidades que exerçam funções essenciais fazem-no nos termos dos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B e 7.º-D.

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

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

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

Esse órgão fiscaliza a execução desses acordos e, caso se justifique, pode aconselhar que sejam revogados.

Artigo 7.º-D

Transparência financeira

1. Respeitando os procedimentos nacionais aplicáveis em cada Estado-Membro, as receitas provenientes das atividades de gestão da rede de infraestruturas, incluindo os fundos públicos, só podem ser utilizadas pelo gestor de infraestrutura para financiar as suas próprias atividades, incluindo o serviço dos seus empréstimos. O gestor de infraestrutura pode também utilizar essas receitas para pagar dividendos a proprietários da empresa, que podem ser quaisquer acionistas privados, mas não as empresas que façam parte de uma empresa verticalmente integrada e que exerçam controlo tanto sobre uma empresa ferroviária como sobre o gestor de infraestrutura.

2. Os gestores de infraestrutura não concedem, direta ou indiretamente, empréstimos a empresas ferroviárias.

▼M1

3. As empresas ferroviárias não concedem, direta ou indiretamente, empréstimos a gestores de infraestrutura.

4. Os empréstimos entre entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada só são concedidos, desembolsados e servidos a taxas e condições de mercado que reflitam o perfil de risco individual da entidade em causa.

5. Os empréstimos entre entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada concedidos antes de 24 de dezembro de 2016 continuam até ao seu vencimento, desde que tenham sido contraídos a taxas de mercado e que sejam efetivamente desembolsados e servidos.

6. Os serviços oferecidos por outras entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada ao gestor de infraestrutura são prestados com base em contratos e pagos a preços de mercado ou a preços que reflitam o custo de produção, mais uma margem de lucro razoável.

7. As dívidas imputadas ao gestor de infraestrutura são claramente separadas das dívidas imputadas a outras entidades jurídicas pertencentes a empresas verticalmente integradas. O serviço destas dívidas é separado. Tal não obsta a que o pagamento final das dívidas seja efetuado através de uma empresa que faça parte de uma empresa verticalmente integrada e que exerça, controlo tanto sobre uma empresa ferroviária como sobre um gestor de infraestrutura, ou através de outra entidade dessa empresa.

8. A contabilidade do gestor de infraestrutura e das outras entidades jurídicas pertencentes a uma empresa verticalmente integrada é mantida de uma forma que assegure o cumprimento do presente artigo e permita uma contabilidade separada e circuitos financeiros transparentes no seio da empresa.

9. Nas empresas verticalmente integradas, o gestor de infraestrutura conserva registos pormenorizados das relações comerciais e financeiras com as outras entidades jurídicas no seio dessa empresa.

10. Se um organismo de tarifação e/ou de repartição independente exercer funções essenciais nos termos do artigo 7.º-A, n.º 3, e os Estados-Membros não aplicarem o artigo 7.º, n.º 2, as disposições do presente artigo aplicam-se *mutatis mutandis*. As referências ao gestor de infraestrutura, à empresa ferroviária e a outras entidades jurídicas de uma empresa verticalmente integrada no presente artigo devem entender-se como sendo referências às respetivas divisões da empresa. O cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente artigo é demonstrado na contabilidade separada das respetivas divisões da empresa.

Artigo 7.º-E

Mecanismos de coordenação

Os Estados-Membros asseguram que sejam criados mecanismos adequados que realizem a coordenação entre os seus principais gestores de infraestrutura e todas as empresas ferroviárias interessadas, bem como os candidatos referidos no artigo 8.º, n.º 3. Se for pertinente, podem ser convidados a participar representantes dos utilizadores dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros, bem como autoridades nacionais, locais ou regionais. A entidade reguladora em causa pode participar na qualidade de observador. A coordenação diz respeito, nomeadamente:

a) Às necessidades dos candidatos em matéria de manutenção e desenvolvimento da capacidade da infraestrutura;

▼M1

b) Ao conteúdo dos objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores incluídos nos contratos a que se refere o artigo 30.º e dos incentivos a que se refere o artigo 30.º, n.º 1, e sua aplicação;

c) Ao conteúdo e à aplicação das especificações da rede a que se refere o artigo 27.º;

d) A questões de intermodalidade e de interoperabilidade;

e) A outras questões relacionadas com as condições de acesso e utilização da infraestrutura e com a qualidade dos serviços do gestor de infraestrutura.

O gestor de infraestrutura elabora e publica orientações para a coordenação, em consulta com as partes interessadas. A coordenação realiza-se pelo menos uma vez por ano e o gestor de infraestrutura publica no seu sítio *web* uma panorâmica das atividades desenvolvidas nos termos do presente artigo.

A coordenação nos termos do presente artigo não prejudica o direito de os requerentes recorrerem para a entidade reguladora, nem os poderes da entidade reguladora nos termos do artigo 56.º.

Artigo 7.º-F

Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura

1. Tendo em vista facilitar a prestação de serviços ferroviários eficientes e eficazes na União, os Estados-Membros asseguram que os seus principais gestores de infraestrutura participem e cooperem numa rede que se reúne periodicamente para:

a) Desenvolver a infraestrutura ferroviária da União;

b) Apoiar a execução atempada e eficiente do espaço ferroviário europeu único;

c) Proceder ao intercâmbio das melhores práticas;

d) Acompanhar e avaliar o desempenho;

e) Contribuir para as atividades de acompanhamento do mercado a que se refere o artigo 15.º;

f) Resolver os estrangulamentos transfronteiriços; e

g) Debater a aplicação dos artigos 37.º e 40.º.

Para efeitos da alínea d), a rede identifica os princípios e as práticas comuns do acompanhamento e da avaliação do desempenho de uma forma coerente.

A coordenação nos termos do presente número não prejudica o direito de os requerentes recorrerem para a entidade reguladora, nem os poderes da entidade reguladora nos termos do artigo 56.º.

2. A Comissão é membro da rede. A Comissão apoia o trabalho da rede e facilita a coordenação.

▼B

SECÇÃO 3

Saneamento Financeiro

Artigo 8.º

Financiamento do gestor de infraestrutura

1. Os Estados-Membros devem desenvolver as suas infraestruturas ferroviárias nacionais tendo em conta, se for caso disso, as necessidades globais da União, incluindo a necessidade de cooperação com os países terceiros vizinhos. Para esse efeito, publicam até de 16 de dezembro de 2014, após consulta dos interessados, uma estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária que responda às necessidades de mobilidade futuras em termos de manutenção, renovação e desenvolvimento da infraestrutura, assente num financiamento sustentável do sistema ferroviário. Essa estratégia deve abarcar um período mínimo de cinco anos e deve ser renovável.

2. Tendo devidamente em conta os artigos 93.º, 107.º e 108.º do TFUE, os Estados-Membros podem também conceder ao gestor de infraestrutura um financiamento proporcional às funções exercidas a que se refere o artigo 3.º, ponto 2, à dimensão da infraestrutura e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir novos investimentos. Os Estados-Membros podem decidir financiar esses investimentos por meios distintos do financiamento direto pelo Estado. Em qualquer caso, os Estados-Membros devem cumprir os requisitos referidos no n.º 4 do presente artigo.

3. No âmbito da política geral traçada pelo Estado-Membro em questão, e tendo em conta a estratégia referida no n.º 1 e o financiamento concedido pelos Estados-Membros referido no n.º 2, o gestor de infraestrutura deve adotar um programa de atividades que inclua planos de investimento e de financiamento. Esse programa deve ser concebido por forma a garantir uma utilização, um fornecimento e um desenvolvimento ótimos e eficazes da infraestrutura, sem deixar de assegurar o equilíbrio financeiro e de disponibilizar meios para a prossecução desses objetivos. O gestor de infraestrutura deve assegurar que os candidatos conhecidos e os potenciais candidatos que o solicitem tenham acesso às informações relevantes e tenham a oportunidade de exprimir a sua opinião sobre o conteúdo do programa de atividades, no que se refere às condições de acesso e utilização e à natureza, ao fornecimento e ao desenvolvimento da infraestrutura, antes da sua aprovação pelo gestor de infraestrutura.

4. Os Estados-Membros devem assegurar que, em condições normais de atividade e ao longo de um período razoável, que não pode exceder cinco anos, as demonstrações de resultados e balanços do gestor de infraestrutura apresentem pelo menos um equilíbrio entre as receitas provenientes das taxas de utilização da infraestrutura, os excedentes provenientes de outras atividades comerciais, as receitas não reembolsáveis provenientes de fontes privadas e o financiamento estatal, incluindo, se for caso disso, os adiantamentos do Estado, por um lado, e as despesas da infraestrutura, por outro.

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

▼B

Artigo 9.º

Redução da dívida em condições de transparência

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

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

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

3. Os n.os 1 e 2 aplicam-se apenas às dívidas, e respetivos juros, contraídas pelas empresas ferroviárias públicas ou controladas pelo Estado até à data da abertura do mercado para a totalidade ou parte dos serviços de transporte ferroviário no Estado-Membro em causa e, em qualquer caso, até 15 de março de 2001, ou, no caso dos Estados-Membros cuja adesão à União ocorreu depois dessa data, até à data da respetiva adesão.

SECÇÃO 4

Acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários

Artigo 10.º

Condições de acesso à infraestrutura ferroviária

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

▼M1

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

▼M1

Se um Estado-Membro tencionar adotar, nos termos do presente número, uma decisão para limitar o direito de acesso, apresenta o projeto de decisão à Comissão e consulta os outros Estados-Membros.

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

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

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

_____

▼B

Artigo 11.º

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

▼M1

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

2. A fim de determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público seria comprometido, a entidade ou entidades reguladoras competentes referidas no artigo 55.º efetuam uma análise económica objetiva e baseiam a sua decisão em critérios predefinidos. Essa determinação é feita mediante pedido de uma das seguintes entidades, apresentado no prazo de um mês a contar da data de receção da informação sobre o serviço de transporte de passageiros pretendido a que se refere o artigo 38.º, n.º 4:

a) A autoridade ou autoridades competentes que tenham adjudicado o contrato de serviço público;

b) Outra autoridade competente interessada que tenha o direito de limitar o acesso ao abrigo do presente artigo;

c) O gestor de infraestrutura;

d) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

▼B

As autoridades competentes e as empresas ferroviárias que prestam os serviços públicos prestam à entidade ou às entidades reguladoras relevantes as informações de que estas possam razoavelmente necessitar para tomar uma decisão. A entidade reguladora analisa as informações prestadas por estas partes e, se for caso disso, solicita informações adicionais pertinentes e inicia a consulta com todas as partes relevantes, no prazo de um mês a contar da receção do pedido. A entidade reguladora consulta todas as partes relevantes, se necessário, e informa-as da sua decisão fundamentada num prazo razoável preestabelecido, que não pode exceder seis semanas a contar da data de receção de todas as informações pertinentes.

▼M1

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

a) A autoridade ou autoridades competentes;

b) O gestor de infraestrutura;

c) A empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público;

d) A empresa ferroviária que solicita o acesso.

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

▼B

4. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades da rede a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão deve adotar, até de 16 de dezembro de 2016, medidas que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos da aplicação dos n.os 1, 2 e 3 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

▼M1

Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades da rede a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão adota, até 16 de dezembro de 2018, atos de execução que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos da aplicação dos n.os 1, 2 e 3 do presente artigo, no que respeita aos serviços nacionais de transporte de passageiros. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

5. Os Estados-Membros podem também limitar o direito de acesso à infraestrutura ferroviária para fins de exploração de serviços nacionais de passageiros entre um determinado local de partida e um determinado destino dentro do mesmo Estado-Membro caso:

a) Os direitos exclusivos de encaminhar passageiros entre essas estações tenham sido concedidos por um contrato de serviço público adjudicado antes de 16 de junho de 2015, ou

▼M1

b) Tenha sido concedido, mediante um processo concorrencial equitativo, um direito/uma autorização adicional para explorar serviços comerciais de transporte de passageiros em concorrência com outro operador entre essas estações até 25 de dezembro de 2018,

e caso esses operadores não recebam qualquer compensação por explorar esses serviços.

Essa limitação pode continuar a aplicar-se durante a validade inicial do contrato ou da autorização, ou até 25 de dezembro de 2026, consoante o período que for mais curto.

▼B

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

▼M1

Artigo 11.º-A

Serviços de passageiros de alta velocidade

1. Tendo em vista desenvolver os mercados dos serviços de passageiros de alta velocidade, promovendo a utilização otimizada das infraestruturas disponíveis, e de incentivar a competitividade dos serviços de passageiros de alta velocidade com efeitos benéficos para os passageiros, sem prejuízo do disposto no artigo 11.º, n.º 5, o exercício do direito de acesso previsto no artigo 10.º para os serviços de passageiros de alta velocidade só pode ser sujeito aos requisitos estabelecidos pela entidade reguladora nos termos do presente artigo.

2. Caso a entidade reguladora determine, na sequência da análise prevista no artigo 11.º, n.os 2, 3 e 4, que o serviço de transporte de passageiros de alta velocidade previsto entre um determinado local de partida e um determinado destino compromete o equilíbrio económico de um contrato de serviço público que abranja o mesmo itinerário ou um itinerário alternativo, indica possíveis alterações do serviço para assegurar o cumprimento das condições de concessão do direito de acesso previsto no artigo 10.º, n.º 2. Essas alterações podem consistir, nomeadamente, numa modificação do serviço previsto.

▼B

Artigo 12.º

Taxas aplicáveis às empresas ferroviárias que prestam serviços de passageiros

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

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

2. A taxa destina-se a compensar a autoridade pelas obrigações de serviço público no contexto de contratos de serviço público adjudicados nos termos do direito da União. O produto resultante da aplicação dessa taxa, pago a título de compensação, não pode exceder o necessário para

▼B

cobrir a totalidade ou parte das despesas incorridas devido ao cumprimento das obrigações de serviço público relevantes, tendo em consideração os recibos pertinentes e um lucro razoável pelo cumprimento dessas obrigações.

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

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

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

Artigo 13.º

Condições de acesso aos serviços

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

2. Os operadores de instalações de serviço fornecem acesso, incluindo vias de acesso, de modo não discriminatório às instalações referidas no Anexo II, ponto 2, e aos serviços prestados nessas instalações, a todas as empresas ferroviárias.

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

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

▼B

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

4. Os pedidos de acesso à instalação de serviço a que se refere o Anexo II, ponto 2, e de prestação de serviços nessa instalação, apresentados pelas empresas ferroviárias, devem obter resposta num prazo razoável determinado pela entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º. Tais pedidos só podem ser indeferidos se existirem alternativas viáveis que permitam a realização do serviço de transporte de mercadorias ou de passageiros em causa no mesmo itinerário ou em itinerários alternativos em condições economicamente aceitáveis. Isso não deve obrigar o operador da instalação de serviço a fazer investimentos em recursos ou instalações para atender todos os pedidos das empresas ferroviárias.

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

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

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

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

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

9. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades da rede a que se refere o artigo 57.º, n.º 1, a Comissão pode adotar medidas que

▼B

especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para efeitos de acesso aos serviços a prestar nas instalações de serviço a que se refere o Anexo II, pontos 2 a 4. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

▼M1

Artigo 13.º-A

Sistemas comuns de informação e de bilhética única

1. Sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e da Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias que prestam serviços nacionais de transporte de passageiros participem num sistema comum de informação e bilhética integrada para a venda de bilhetes, de bilhetes únicos e de reservas, ou delegar poderes nas autoridades competentes para criarem um tal sistema. Se esse sistema for criado, os Estados-Membros asseguram que o mesmo não provoque distorções de mercado nem discriminação entre as empresas ferroviárias, e que seja gerido por uma entidade jurídica, pública ou privada, ou por uma associação de todas as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros.

2. A Comissão acompanha a evolução do mercado ferroviário no que respeita à introdução e à utilização dos sistemas comuns de informação e de bilhética única e avalia a necessidade de tomar medidas a nível da União, tendo em conta as iniciativas do mercado. A Comissão tem particularmente em conta o acesso não discriminatório dos passageiros dos serviços ferroviários aos dados necessários para o planeamento de viagens e para a reserva de bilhetes. Até 31 de dezembro de 2022, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a disponibilidade de tais sistemas comuns de informação e de bilhética única, acompanhado, se necessário, de propostas legislativas.

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

▼B

SECÇÃO 5

Acordos Transfronteiriços

Artigo 14.º

Princípios gerais aplicáveis aos acordos transfronteiriços

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

([1]) Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (JO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

([2]) Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

▼B

2. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão de quaisquer acordos transfronteiriços até de 16 de junho de 2013, para os acordos celebrados antes dessa data, e antes da sua celebração, para os acordos novos ou revistos entre Estados-Membros. A Comissão deve determinar se esses acordos estão em conformidade com o direito da União no prazo de nove meses a contar da notificação, para os acordos celebrados antes de 15 de dezembro de 2012, e no prazo de quatro meses a contar da notificação, para os acordos novos ou revistos entre Estados-Membros. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 62.º, n.º 2.

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

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

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

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

SECÇÃO 6

Acompanhamento pela Comissão

Artigo 15.º

Âmbito do acompanhamento do mercado

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

2. Neste contexto, a Comissão associa estreitamente aos seus trabalhos representantes dos Estados-Membros, incluindo representantes das entidades reguladoras referidas no artigo 55.º, e representantes dos setores interessados, incluindo, se necessário, os parceiros sociais e os utilizadores do setor ferroviário, bem como representantes das autoridades locais e regionais, a fim de lhes permitir acompanhar melhor o desenvolvimento do setor ferroviário e a evolução do mercado, avaliar o efeito das medidas tomadas e analisar o impacto das medidas previstas

▼B

pela Comissão. Se for caso disso, a Comissão associa também a Agência Ferroviária Europeia, de acordo com as respetivas funções, nos termos do Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, que institui a Agência Ferroviária Europeia (regulamento relativo à Agência) ([1]).

3. A Comissão deve acompanhar a utilização das redes e a evolução das condições-quadro no setor ferroviário, em especial a tarifação da utilização da infraestrutura, a repartição da capacidade, o investimento na infraestrutura ferroviária, a evolução dos preços e da qualidade dos serviços de transporte ferroviário, os serviços de transporte ferroviário abrangidos por contratos de serviço público, o licenciamento e o nível de abertura do mercado e de harmonização entre os Estados-Membros, a evolução do emprego e as respetivas condições sociais no setor ferroviário. Estas atividades de acompanhamento são efetuadas sem prejuízo de atividades similares nos Estados-Membros e do papel desempenhado pelos parceiros sociais.

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

a) A evolução do mercado interno dos serviços de transporte ferroviário e dos serviços a prestar às empresas ferroviárias, como referido no Anexo II;

b) As condições-quadro referidas no n.º 3, nomeadamente as respeitantes aos serviços de transporte público ferroviário de passageiros;

c) A situação da rede ferroviária na União;

d) A utilização dos direitos de acesso;

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

f) As limitações da infraestrutura;

g) As necessidades em termos de legislação.

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

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

([1]) JO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

▼B

CAPÍTULO III

LICENCIAMENTO DAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

SECÇÃO 1

Autoridade responsável pela concessão das licenças

Artigo 16.º

Autoridade responsável pela concessão das licenças

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

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

SECÇÃO 2

Condições de obtenção das licenças

Artigo 17.º

Requisitos gerais

1. As empresas têm o direito de solicitar uma licença no Estado-Membro em que estão estabelecidas.

2. Os Estados-Membros não podem conceder licenças nem manter a sua validade caso não se encontrem preenchidos os requisitos previstos no presente capítulo.

3. As empresas que preencham os requisitos previstos no presente capítulo têm direito a receber uma licença.

4. As empresas não podem prestar os serviços de transporte ferroviário abrangidos pelo presente capítulo se não dispuserem de uma licença adequada ao tipo de serviços a prestar.

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

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

Artigo 18.º

Condições de obtenção da licença

As empresas que solicitem uma licença devem poder provar às autoridades responsáveis pela concessão de licenças do Estado-Membro em causa, antes do início das suas atividades, que estão em condições de

▼B

satisfazer em qualquer momento os requisitos de boa reputação, de capacidade financeira, de competência profissional e de cobertura da sua responsabilidade civil previstos nos artigos 19.º a 22.º.

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

Artigo 19.º

Requisitos de boa reputação

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

a) Condenadas por infrações penais graves, incluindo infrações de natureza comercial;

b) Declaradas falidas ou insolventes;

c) Condenadas por infrações graves previstas em legislação específica aplicável aos transportes;

d) Condenadas por incumprimento grave ou reiterado das obrigações decorrentes do direito social ou laboral, nomeadamente obrigações decorrentes da legislação de proteção do trabalho, e das obrigações decorrentes da regulamentação aduaneira, no caso de empresas que pretendam efetuar transportes transfronteiriços de mercadorias sujeitos a trâmites aduaneiros;

▼M1

e) Condenadas por infrações graves a obrigações decorrentes, nos termos do direito nacional, de convenções coletivas vinculativas, se aplicável.

▼B

Artigo 20.º

Requisitos de capacidade financeira

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

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

▼B

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

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

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

Artigo 21.º

Requisitos de competência profissional

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

Artigo 22.º

Requisitos de cobertura da responsabilidade civil

Sem prejuízo das regras da União relativas aos auxílios estatais, e nos termos dos artigos 93.º, 107.º e 108.º do TFUE, as empresas ferroviárias devem subscrever um seguro ou dispor de garantias de cobertura adequadas em condições de mercado, em conformidade com a legislação nacional e internacional, da sua responsabilidade civil em caso de acidentes, nomeadamente no que se refere a passageiros, bagagem, carga, correio e terceiros. Não obstante esta obrigação, as especificidades e o perfil de risco dos diferentes tipos de serviços, nomeadamente operações ferroviárias para fins culturais ou de património, podem ser tidos em conta.

SECÇÃO 3

Validade das Licenças

Artigo 23.º

Âmbito e período de validade

1. As licenças são válidas em todo o território da União.

2. As licenças são válidas enquanto as empresas ferroviárias cumprirem as obrigações previstas no presente capítulo. Contudo, a autoridade responsável pela concessão das licenças pode determinar a realização de revisões periódicas. Se for esse o caso, as revisões são efetuadas pelo menos de cinco em cinco anos.

3. Podem constar das próprias licenças disposições específicas relativas à sua suspensão ou revogação.

▼B

Artigo 24.º

Licenças temporárias, aprovação, suspensão e revogação

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

Artigo 25.º

Procedimento de concessão das licenças

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

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

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

CAPÍTULO IV

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

SECÇÃO 1

Princípios Gerais

Artigo 26.º

Utilização eficaz da capacidade da infraestrutura

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

Artigo 27.º

Especificações da rede

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

2. As especificações da rede devem enunciar as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e conter informações que precisem as condições de acesso à infraestrutura ferroviária e às instalações de serviço em causa. As especificações da rede devem também estabelecer as condições de acesso às instalações de serviço ligadas à rede do gestor de infraestrutura e as condições de prestação de serviços nessas instalações, ou indicar um sítio *web* em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico. O conteúdo das especificações da rede consta do Anexo IV.

▼B

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

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

Artigo 28.º

Acordos entre empresas ferroviárias e gestores de infraestrutura

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

SECÇÃO 2

Taxas de utilização da infraestrutura e de serviço

Artigo 29.º

Fixação, determinação e cobrança de taxas

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

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

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

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

Sem prejuízo da independência do gestor de infraestrutura prevista no artigo 4.º, e desde que esse direito tenha sido diretamente conferido pelo direito constitucional antes de 15 de dezembro de 2010, os parlamentos nacionais podem ter o direito de examinar e, se adequado, rever o nível das taxas fixadas pelo gestor de infraestrutura. Essas revisões devem assegurar que as taxas estejam em conformidade com a presente diretiva e com o quadro e as regras de tarifação estabelecidos.

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

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

▼B

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

Artigo 30.º

Custos e contabilidade da infraestrutura

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

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

Os Estados-Membros devem assegurar que os contratos em vigor em de 15 de dezembro de 2012 sejam alterados, se necessário, para serem alinhados com a presente diretiva aquando da sua renovação ou, no máximo, até de 16 de junho de 2015.

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

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

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

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

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

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

8. O gestor de infraestrutura deve definir um método de imputação de custos às diferentes categorias de serviços oferecidos às empresas ferroviárias. Os Estados-Membros podem exigir aprovação prévia. Esse método deve ser adaptado periodicamente com base nas melhores práticas internacionais.

▼B

Artigo 31.º

Princípios de tarifação

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

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

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

Antes de 16 de junho de 2015, a Comissão deve adotar medidas que estabeleçam as modalidades para o cálculo dos custos diretamente suportados resultantes da exploração da composição. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

O gestor de infraestrutura pode decidir adaptar-se gradualmente a essas modalidades durante um período cuja duração não pode exceder quatro anos após a data de entrada em vigor dos referidos atos de execução.

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

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

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

▼B

refere o artigo 62.º, n.º 3. Esses atos de execução não devem dar origem a distorções indevidas da concorrência entre as empresas ferroviárias nem afetar a competitividade geral do setor ferroviário.

As alterações das taxas de utilização da infraestrutura para ter em conta o custo dos efeitos do ruído devem apoiar a modernização dos vagões, a fim de os equipar com a tecnologia de frenagem silenciosa mais rentável disponível no mercado.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 32.º

Exceções aos princípios de tarifação

1. A fim de proceder à plena recuperação dos custos do gestor de infraestrutura, os Estados-Membros podem, se as condições do mercado o permitirem, aplicar sobretaxas adicionais com base em princípios eficazes, transparentes e não discriminatórios, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível nos segmentos do mercado ferroviário. O regime de tarifação deve respeitar os aumentos de produção alcançados pelas empresas ferroviárias.

▼B

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

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

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

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

A lista de segmentos de mercado deve ser publicada nas especificações da rede e deve ser revista pelo menos de cinco em cinco anos. A entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º deve controlar essa lista nos termos do artigo 56.º.

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

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

▼M1

4. As tarifas de utilização da infraestrutura para a utilização dos corredores ferroviários definidos no Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão ([1]) podem ser diferenciadas para incentivar o equipamento dos comboios com o ETCS em conformidade com a versão adotada pela Decisão 2008/386/CE da Comissão ([2]) e com as versões posteriores. Essa diferenciação não deve acarretar nenhum aumento global das receitas do gestor de infraestrutura.

([1]) Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

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

▼M1

Os Estados-Membros podem decidir que a diferenciação das tarifas de utilização da infraestrutura não se aplique às linhas ferroviárias especificadas no Regulamento (UE) 2016/919, que só podem ser utilizadas por comboios equipados com o ETCS.

Os Estados-Membros podem decidir alargar a diferenciação a linhas ferroviárias não especificadas no Regulamento (UE) 2016/919.

▼B

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

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

Artigo 33.º

Descontos

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

2. Com exceção do n.º 3, os descontos limitam-se à economia real de custos administrativos realizada pelo gestor de infraestrutura. Para determinar o nível de desconto, não podem ser tidas em conta as economias de custos já integradas na taxa aplicada.

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

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

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

Artigo 34.º

Sistemas de compensação dos custos ambientais, dos custos ligados a acidentes e dos custos de infraestrutura não cobertos

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

▼B

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

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

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

Artigo 35.º

Regime de melhoria do desempenho

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

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

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

Artigo 36.º

Taxas de reserva de capacidade

Os gestores de infraestrutura podem aplicar uma taxa adequada sobre a capacidade atribuída mas não utilizada. Essa taxa de não utilização constitui um incentivo a uma utilização eficiente da capacidade. A aplicação dessa taxa aos candidatos aos quais tenha sido atribuído um canal horário é obrigatória caso não utilizem regularmente os canais horários atribuídos, ou parte deles. Para a aplicação dessa taxa, os gestores de infraestrutura devem publicar nas suas especificações da rede os critérios que determinam a não utilização. A entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º deve controlar os referidos critérios nos termos do artigo 56.º. O pagamento dessa taxa é feito pelo candidato ou pela empresa ferroviária nomeada nos termos do artigo 41.º, n.º 1. Os gestores de infraestrutura devem estar sempre em condições de informar todas as partes interessadas sobre a capacidade de infraestrutura já atribuída às empresas ferroviárias utilizadoras.

Artigo 37.º

Cooperação em matéria de regimes de tarifação em várias redes

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os gestores de infraestrutura cooperem para permitir a aplicação eficaz dos regimes de tarifação e se associem para coordenar a tarifação ou para aplicar taxas sobre a exploração de serviços ferroviários que circulem em mais do que uma rede de infraestruturas do sistema ferroviário da União. Os

▼B

gestores de infraestrutura devem, nomeadamente, procurar garantir a otimização da competitividade dos serviços ferroviários internacionais e assegurar a utilização eficiente das redes ferroviárias. Para esse efeito, devem estabelecer procedimentos adequados que cumpram as regras previstas na presente diretiva.

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

SECÇÃO 3

Repartição da capacidade de infraestrutura

Artigo 38.º

Direitos de capacidade

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

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

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

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

Os gestores de infraestrutura e os candidatos podem celebrar acordos-quadro nos termos do artigo 42.º, relativos à utilização de capacidade na infraestrutura ferroviária em causa, de duração superior ao período de vigência de um horário de serviço.

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

▼M1

4. Caso um candidato tencione solicitar capacidade de infraestrutura para explorar um serviço de transporte de passageiros num Estado-Membro em que o direito de acesso à infraestrutura ferroviária seja limitado nos termos do artigo 11.º, informa os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras em causa no prazo mínimo de 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que o pedido de capacidade se refere. A fim de poderem avaliar o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras em causa asseguram que todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público, todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar

▼M1

o acesso ao abrigo do artigo 11.º e todas as empresas ferroviárias que executem o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte de passageiros sejam informadas sem demora injustificada, no prazo máximo de 10 dias.

▼B

Artigo 39.º

Repartição da capacidade

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

2. Os gestores de infraestrutura devem respeitar o segredo comercial das informações que lhes forem prestadas.

Artigo 40.º

Cooperação para a repartição da capacidade de infraestrutura em várias redes

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

Os Estados-Membros devem assegurar que os representantes dos gestores de infraestrutura cujas decisões em matéria de repartição de capacidade tenham repercussões noutros gestores de infraestrutura se associem, a fim de coordenar a repartição da capacidade de infraestrutura ou de repartir toda a capacidade em causa a nível internacional, sem prejuízo das regras específicas constantes do direito da União sobre as redes vocacionadas para o transporte ferroviário de mercadorias. Os princípios e os critérios de repartição de capacidade definidos no âmbito desta cooperação devem ser publicados pelos gestores de infraestrutura nas especificações de rede nos termos do Anexo IV, n.º 3. Podem ser associados a estes procedimentos representantes adequados dos gestores de infraestrutura de países terceiros.

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

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

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

▼B

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

Estes canais horários internacionais preestabelecidos devem ser postos à disposição dos candidatos por intermédio de um dos gestores de infraestrutura participantes.

Artigo 41.º

Candidatos

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

2. Os gestores de infraestrutura podem impor regras aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da infraestrutura. Essas regras devem ser adequadas, transparentes e não discriminatórias, e devem constar das especificações da rede, tal como referido no Anexo IV, ponto 3, alínea b). Essas regras só podem incidir sobre o fornecimento de uma garantia financeira, que não deve exceder um nível adequado, proporcional ao nível de atividade previsto do candidato, sobre a capacidade de apresentar propostas adequadas para a obtenção de capacidade de infraestrutura.

3. Antes de 16 de junho de 2015, a Comissão adota medidas de execução que especifiquem os critérios a seguir para efeitos da aplicação do n.º 2. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

Artigo 42.º

Acordos-quadro

1. Sem prejuízo dos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE, os gestores de infraestrutura e os candidatos podem celebrar acordos-quadro. Esses acordos-quadro devem especificar as características da capacidade de infraestrutura solicitada pelo candidato e da que é oferecida ao candidato por um período superior ao período de vigência de um horário de serviço.

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

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

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

▼B

4. Os acordos-quadro podem incluir sanções caso seja necessário alterar ou pôr termo ao acordo.

5. Os acordos-quadro devem, em princípio, ter uma duração de cinco anos, renovável por períodos iguais. Em casos específicos, o gestor de infraestrutura pode aceitar períodos inferiores ou superiores. Os períodos superiores a cinco anos devem ser justificados pela existência de contratos comerciais, de investimentos específicos ou de riscos.

6. No caso de serviços que utilizem uma infraestrutura especializada na aceção do artigo 49.º e que exijam investimentos importantes de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos-quadro com uma duração de 15 anos. Só é admissível uma duração superior a 15 anos em casos excecionais, nomeadamente quando existam investimentos de larga escala e de longo prazo, e em particular quando esses investimentos sejam objeto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.

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

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

7. No respeito do segredo comercial, as linhas gerais de cada acordo-quadro são comunicadas aos interessados.

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

Artigo 43.º

Calendário do processo de repartição

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

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

▼B

3. Antes de iniciar o processo de consultas sobre o projeto de horário de serviço, o gestor de infraestrutura deve acordar com os outros gestores de infraestrutura relevantes em causa os canais horários internacionais a incluir no horário de serviço. Só devem ser feitos ajustamentos em caso de absoluta necessidade.

Artigo 44.º

Pedidos

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

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

3. Os candidatos que sejam parte em acordos-quadro devem apresentar os seus pedidos nos termos desses acordos.

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

Artigo 45.º

Planificação

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

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

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

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

([1]) JO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

▼B

Artigo 46.º

Processo de coordenação

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

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

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

a) Os canais horários solicitados por todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;

b) Os canais horários atribuídos a título preliminar a todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;

c) Os canais horários alternativos propostos nos itinerários relevantes nos termos do n.º 2;

d) Os critérios pormenorizados utilizados no processo de repartição de capacidade.

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

4. Os princípios que regulam o processo de coordenação são estabelecidos nas especificações da rede. Esses princípios devem refletir nomeadamente a dificuldade da organização de canais horários internacionais e a incidência que qualquer modificação pode ter nos outros gestores de infraestrutura.

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

6. Sem prejuízo dos procedimentos de recurso existentes e do artigo 56.º, nos casos de litígio relativos à repartição da capacidade de infraestrutura, é possível recorrer a um sistema de resolução rápida de litígios. O sistema deve ser descrito nas especificações da rede. Se o mecanismo for acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis.

Artigo 47.º

Infraestruturas congestionadas

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

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

▼B

3. Caso as taxas a que se refere o artigo 31.º, n.º 4, não sejam aplicadas ou não produzam resultados satisfatórios e uma infraestrutura tenha sido declarada congestionada, o gestor de infraestrutura pode, além disso, recorrer a critérios de prioridade para proceder à repartição da capacidade de infraestrutura.

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

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

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

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

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

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

Artigo 48.º

***Pedidos* ad hoc**

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

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

Artigo 49.º

Infraestruturas especializadas

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

▼B

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

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

3. Caso uma infraestrutura tenha sido designada em aplicação do n.º 2, as especificações da rede devem mencionar esse facto.

Artigo 50.º

Análise de capacidade

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

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

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

Artigo 51.º

Plano de reforço da capacidade

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

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

O plano deve identificar:

a) As causas do congestionamento;

b) A evolução provável do tráfego;

c) Os condicionalismos do desenvolvimento da infraestrutura;

d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo prováveis alterações das taxas de acesso.

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

▼B

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

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

a) Não apresente um plano de reforço da capacidade; ou

b) Não obtenha progressos nas medidas identificadas no plano de reforço da capacidade.

4. Não obstante o disposto no n.º 3 do presente artigo, o gestor de infraestrutura pode, mediante aprovação da entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º, continuar a aplicar as taxas se:

a) O plano de reforço da capacidade não puder ser realizado por circunstâncias que escapem ao seu controlo; ou

b) As opções disponíveis não forem económica ou financeiramente viáveis.

Artigo 52.º

Utilização dos canais horários

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

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

Artigo 53.º

Capacidade de infraestrutura para operações de manutenção

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

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

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

▼M1

Se a entidade reguladora o considerar necessário, pode solicitar que o gestor de infraestrutura disponibilize essas informações.

▼B

Artigo 54.º

Medidas especiais em caso de perturbações

▼M1

1. Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor de infraestrutura toma todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da normalidade. Para esse efeito, elabora um plano de emergência que contenha uma lista dos diversos organismos a informar em caso de incidentes graves ou de perturbações graves da circulação ferroviária. Em caso de perturbação com impacto potencial no tráfego transfronteiriço, o gestor de infraestrutura comunica todas as informações pertinentes aos outros gestores de infraestruturas cuja rede e cujo tráfego possam ser afetados pela perturbação. Os gestores de infraestruturas em causa colaboram para restabelecer a normalidade do tráfego transfronteiriço.

▼B

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

Caso o considere necessário, o gestor de infraestrutura pode exigir que as empresas ferroviárias coloquem à sua disposição os recursos que se lhe afigurem mais adequados para restabelecer a situação normal o mais rapidamente possível.

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

SECÇÃO 4

Entidade Reguladora

Artigo 55.º

Entidade reguladora

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

2. Os Estados-Membros podem criar entidades reguladoras competentes para vários setores regulados, desde que essas entidades reguladoras integradas cumpram os requisitos de independência constantes do n.º 1 do presente artigo. A entidade reguladora do setor ferroviário pode

▼B

também ser associada, em termos organizativos, à autoridade nacional responsável pela concorrência a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 101.º e 102.º do Tratado [1], à autoridade responsável pela segurança criada ao abrigo da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade [2], ou à autoridade responsável pela concessão das licenças a que se refere o capítulo III da presente diretiva, se o organismo conjunto satisfizer os requisitos de independência estabelecidos no n.º 1 do presente artigo.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que a entidade reguladora disponha de pessoal e de um modo de gestão que garantam a sua independência. Devem assegurar, em especial, que as pessoas responsáveis pelas decisões a tomar pela entidade reguladora nos termos do artigo 56.º, nomeadamente os membros do seu Conselho Executivo, se aplicável, ►C1 sejam nomeadas, com base em regras claras e transparentes que garantam a sua independência, pelo conselho de ministros ou por qualquer outra autoridade pública que não exerça diretamente direitos de propriedade sobre as empresas reguladas. ◄

Os Estados-Membros devem decidir se essas pessoas são nomeadas por um mandato de duração determinada e renovável, ou a título permanente, só podendo ser demitidas por motivos disciplinares não relacionados com o seu processo de tomada de decisões. Devem ser selecionadas através de um processo transparente, com base no respetivo mérito, incluindo as competências adequadas e a experiência relevante, de preferência no setor ferroviário ou noutras indústrias em rede.

Os Estados-Membros devem assegurar que essas pessoas ajam com independência em relação a interesses de mercado relacionados com o setor ferroviário, pelo que não devem manter relações de interesses ou de negócios com empresas ou entidades reguladas. Para este efeito, essas pessoas devem fazer anualmente uma declaração de compromisso e uma declaração de interesses indicando quaisquer interesses diretos ou indiretos que possam ser considerados prejudiciais para a sua independência e influenciar o seu desempenho de determinadas funções. Essas pessoas devem retirar-se do processo decisório nos casos que digam respeito a empresas com as quais tiveram relações diretas ou indiretas no ano anterior ao início de um procedimento.

Essas pessoas não devem pedir ou receber instruções de qualquer governo ou outra entidade pública ou privada quando executem as funções da entidade reguladora, e devem ter plenos poderes em matéria de recrutamento e gestão dos efetivos da entidade reguladora.

Após o termo do seu mandato na entidade reguladora, essas pessoas não podem ocupar cargos nem exercer responsabilidades profissionais em nenhuma das empresas ou entidades reguladas durante o período mínimo de um ano.

---

[1] JO L 1 de 4.1.2003, p. 1.
Nota editorial: o título do Regulamento (CE) n.º 1/2003 foi adaptado para ter em conta a renumeração dos artigos do Tratado que institui a Comunidade Europeia, de acordo com o artigo 5.º do Tratado de Lisboa; originalmente, o título referia os artigos 81.º e 82.º do Tratado.

[2] JO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

▼B

Artigo 56.º

Funções da entidade reguladora

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

a) Às especificações da rede nas suas versões provisória e final;

b) Aos critérios estabelecidos nessas especificações;

c) Ao processo de repartição das capacidades e aos seus resultados;

d) Ao regime de tarifação;

e) Ao nível ou à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura que têm que pagar ou que possam ter que vir a pagar;

f) Às disposições em matéria de acesso nos termos dos artigos 10.º a 13.º;

g) Ao acesso aos serviços e à sua tarifação nos termos do artigo 13.º;

▼M1

h) À gestão do tráfego;

i) Ao planeamento da renovação e à manutenção programada ou não programada;

j) Ao cumprimento dos requisitos, incluindo os que dizem respeito a conflitos de interesse, estabelecidos no artigo 2.º, n.º 13, e nos artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C e 7.º-D.

2. Sem prejuízo da competência das autoridades nacionais responsáveis pela concorrência para assegurar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários, a entidade reguladora é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários, nomeadamente nos mercados dos serviços de passageiros de alta velocidade, e as atividades dos gestores de infraestrutura no que respeita ao n.º 1, alíneas a) a j). Em particular, a entidade reguladora verifica o cumprimento do n.º 1, alíneas a) a j), por sua própria iniciativa, a fim de prevenir a discriminação dos candidatos. A entidade reguladora verifica, em particular, se as especificações da rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor de infraestrutura poderes discricionários que possam ser usados para discriminar candidatos.

▼B

3. A entidade reguladora deve cooperar também de perto com a autoridade nacional de segurança nos termos da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade ([1]), e com a autoridade responsável pela concessão das licenças nos termos da presente diretiva.

Os Estados-Membros asseguram que estas autoridades desenvolvam em conjunto um quadro de partilha de informações e de cooperação destinado a evitar efeitos adversos na concorrência ou na segurança do mercado ferroviário. Este quadro inclui um mecanismo para a entidade reguladora apresentar recomendações às autoridades nacionais responsáveis pela segurança e pela concessão de licenças sobre questões que

([1]) JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

▼B

possam afetar a concorrência no mercado ferroviário, e para a autoridade nacional responsável pela segurança apresentar recomendações à entidade reguladora e à autoridade responsável pela concessão de licenças sobre questões que possam afetar a segurança. Sem prejuízo da independência de cada autoridade no âmbito das respetivas competências, a autoridade relevante examina essas recomendações antes de adotar as suas decisões. Se a autoridade relevante decidir não seguir essas recomendações, deve justificá-lo nas suas decisões.

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

5. A entidade reguladora deve dispor da capacidade organizativa necessária, em termos de recursos humanos e materiais, proporcionalmente à importância do setor ferroviário do Estado-Membro.

6. A entidade reguladora deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor de infraestrutura cumpram o disposto no capítulo IV, secção 2, e não sejam discriminatórias. A negociação do nível das taxas de utilização da infraestrutura entre os candidatos e o gestor de infraestrutura só é permitida se for efetuada sob a supervisão da entidade reguladora. A entidade reguladora deve intervir caso as negociações possam não respeitar o disposto no presente capítulo.

7. A entidade reguladora consulta periodicamente e, em qualquer caso, pelo menos de dois em dois anos, os representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário.

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

Essas informações devem ser prestadas dentro de um prazo razoável estabelecido pela entidade reguladora, que não pode exceder um mês, a não ser que, em circunstâncias excecionais, a entidade reguladora acorde e autorize uma prorrogação temporária, que não pode exceder duas semanas. A entidade reguladora deve ter poderes para fazer cumprir essas exigências mediante a aplicação de sanções adequadas, nomeadamente coimas. As informações a prestar à entidade reguladora devem incluir todos os dados por ela requeridos no âmbito das suas funções de órgão de recurso e de acompanhamento da concorrência nos mercados de serviços ferroviários nos termos do n.º 2. No que precede incluem-se os dados necessários para efeitos estatísticos e de observação do mercado.

▼M1

9. A entidade reguladora analisa as queixas eventuais e, se for caso disso, solicita as informações pertinentes e inicia consultas com todas as partes relevantes, no prazo de um mês após a receção da queixa. A entidade reguladora decide de todas as queixas, toma medidas para resolver a situação e informa as partes interessadas da sua decisão fundamentada num prazo predeterminado razoável, que não pode exceder seis semanas a contar da data de receção de todas as informações pertinentes. Sem prejuízo da competência das autoridades responsáveis pela concorrência para assegurar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários, a entidade reguladora deve decidir, se for caso disso, por sua própria iniciativa das medidas adequadas para corrigir discriminações contra candidatos, distorções do mercado e outras situações indesejáveis nestes mercados, nomeadamente no que respeita ao n.º 1, alíneas a) a j).

▼B

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

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

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

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

▼M1

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

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

▼M1

Os fluxos financeiros a que se refere o artigo 7.º-D, n.º 1, os empréstimos a que se refere o artigo 7.º-D, n.ºs 4 e 5, e as dívidas a que se refere o artigo 7.º-D, n.º 7, estão sujeitos à fiscalização da entidade reguladora.

Caso um Estado-Membro tenha designado a entidade reguladora como a entidade competente independente a que se refere o artigo 7.º-C, n.º 4, a entidade reguladora examina os acordos de cooperação a que se refere esse artigo.

▼B

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

Artigo 57.º

Cooperação entre as entidades reguladoras

1. As entidades reguladoras devem trocar informações sobre o seu trabalho e sobre os seus princípios e práticas de tomada de decisões, nomeadamente sobre os principais aspetos dos seus procedimentos e sobre os problemas de interpretação da legislação ferroviária transposta da União. De um modo geral, as entidades reguladoras devem cooperar na coordenação dos seus processos decisórios em toda a União. Para o efeito, devem participar e trabalhar em conjunto numa rede que se reúna periodicamente. A Comissão é membro dessa rede, coordena e apoia o seu trabalho e, se for caso disso, formula recomendações à rede. A Comissão assegura uma cooperação ativa das entidades reguladoras pertinentes.

Sem prejuízo das regras de proteção de dados previstas na Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ([1]), e no Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados ([2]), a Comissão apoia a troca de informações acima referida entre os membros da rede, eventualmente através de meios eletrónicos, respeitando a confidencialidade dos segredos comerciais comunicados pelas empresas em causa.

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

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

([1]) JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.
([2]) JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

▼M1

3-A. Caso assuntos relacionados com um serviço internacional exijam decisões de duas ou mais entidades reguladoras, as entidades reguladoras em causa colaboram na preparação das respetivas decisões a fim de resolver o problema. Para o efeito, as entidades reguladoras em causa desempenham as suas funções nos termos do artigo 56.º.

▼B

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

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

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

7. A pedido de uma entidade reguladora, a Comissão pode participar nas atividades enumeradas nos n.os 2 a 6 a fim de facilitar a cooperação das entidades reguladoras, tal como definido nesses números.

▼M1

8. As entidades reguladoras definem os princípios e as práticas comuns de tomada das decisões para as quais sejam competentes nos termos da presente diretiva. Destes princípios e práticas comuns fazem parte disposições para a resolução dos litígios que surjam no âmbito do n.º 3-A. Com base na experiência das entidades reguladoras e nas atividades da rede a que se refere o n.º 1, e, se for necessário, para assegurar uma cooperação eficaz entre as entidades reguladoras, a Comissão pode adotar atos de execução que definam esses princípios e práticas comuns. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.

▼B

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

▼M1

10. No que se refere a decisões relativas a infraestruturas binacionais, os dois Estados-Membros em causa podem decidir exigir, em qualquer momento, após 24 de dezembro de 2016, que haja coordenação entre as entidades reguladoras em causa, para que as suas decisões surtam efeitos semelhantes.

▼B

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 58.º

Regras de contratação pública

As disposições da presente diretiva não prejudicam o disposto na Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais ([1]).

Artigo 59.º

Derrogações

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

a) Não são obrigados a atribuir a uma entidade independente as funções essenciais que determinam um acesso equitativo e não discriminatório à infraestrutura, conforme previsto no artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, na medida em que esse artigo exige que os Estados-Membros criem entidades independentes para a execução das funções referidas no artigo 7.º, n.º 2;

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

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

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

([1]) JO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

▼B

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

3. As derrogações a que se refere o n.º 1 podem ser renovadas por prazos não superiores a cinco anos. O mais tardar 12 meses antes do termo da derrogação, os Estados-Membros que dela beneficiem podem requerer a renovação da derrogação à Comissão. Esse pedido deve ser fundamentado. A Comissão analisa o pedido e adota uma decisão pelo procedimento de consulta a que se refere o artigo 62.º, n.º 2. Esse procedimento aplica-se a todas as decisões relativas ao pedido.

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

Artigo 60.º

Exercício da delegação

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

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 20.º, n.º 5, no artigo 35.º, n.º 3, no artigo 43.º, n.º 2, e no artigo 56.º, n.º 13, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 15 de dezembro de 2012. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do termo do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 20.º, n.º 5, no artigo 35.º, n.º 3, no artigo 43.º, n.º 2, e no artigo 56.º, n.º 13, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

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

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 20.º, n.º 5, do artigo 35.º, n.º 3, do artigo 43.º, n.º 2, e do artigo 56.º, n.º 13, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da sua notificação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

▼B

Artigo 61.º

Medidas de aplicação

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

Artigo 62.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité sobre um projeto de ato de execução a adotar nos termos do artigo 10.º, n.º 4, do artigo 11.º, n.º 4, do artigo 12.º, n.º 5, do artigo 13.º, n.º 9, do artigo 17.º, n.º 5, do artigo 31.º, n.ºs 3 e 5, do artigo 32.º, n.º 4, e do artigo 57.º, n.º 8, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, devendo aplicar-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 63.º

Relatório

▼M1

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

O relatório avalia nomeadamente o desenvolvimento dos serviços ferroviários de alta velocidade e a existência de práticas discriminatórias no que respeita ao acesso às linhas de alta velocidade. A Comissão pondera a necessidade de apresentar propostas legislativas.

Até à mesma data, a Comissão avalia se ainda subsistem práticas discriminatórias ou outros tipos de distorção da concorrência em relação aos gestores de infraestrutura que façam parte de uma empresa verticalmente integrada. Se for adequado, a Comissão apresenta propostas legislativas.

▼B

2. Tendo em conta a experiência adquirida através da rede de entidades reguladoras, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, até de 16 de dezembro de 2014, um relatório sobre a cooperação entre as entidades reguladoras. Se necessário, a Comissão propõe medidas complementares destinadas a assegurar uma supervisão

▼B

regulamentar do mercado ferroviário europeu mais integrada, em particular no que se refere aos serviços internacionais. Para esse fim, é igualmente ponderada a adoção de medidas legislativas, se necessário.

Artigo 64.º

Transposição

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva, nomeadamente no que se refere ao seu cumprimento pelas empresas, pelos operadores, pelos candidatos, pelas autoridades e por outras entidades em causa, até de 16 de junho de 2015. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

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

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

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

Artigo 65.º

Revogações

As Diretivas 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE, com a redação que lhes foi dada pelas diretivas enumeradas no Anexo IX, parte A, ►C1 são revogadas com efeitos a partir de 17 de junho de 2015, ◄ sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição das diretivas para o direito nacional constantes do Anexo IX, parte B.

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

Artigo 66.º

Entrada em vigor

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

Artigo 67.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

▼B

ANEXO I

LISTA DOS ELEMENTOS DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

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

— terrenos,

— estrutura e plataforma da via, nomeadamente aterros, trincheiras, drenos, valas, valetas de alvenaria, aquedutos, muros de revestimento, plantações para proteção dos taludes, etc.; cais de passageiros e de mercadorias, nomeadamente nas estações de passageiros e nos terminais de mercadorias; bermas e pistas; muros de vedação, sebes vivas, paliçadas; faixas protetoras contra o fogo; dispositivos para aquecimento das agulhas; anteparos contra a neve,

— obras de arte: pontes, pontões e outras passagens superiores, túneis, valas cobertas e outras passagens inferiores; muros de suporte e obras de proteção contra avalanches, queda de pedras, etc.,

— passagens de nível, incluindo as instalações destinadas a garantir a segurança da circulação rodoviária,

— superstrutura, nomeadamente: carris, carris de gola e contracarris; travessas e longarinas, pequenas peças de ligação; balastro, incluindo gravilha e areia; aparelhos de via; placas giratórias e carros transbordadores (com exceção dos exclusivamente reservados às unidades de tração),

— pátios das estações de passageiros e mercadorias, incluindo acessos por estrada e acessos para passageiros que cheguem ou partam a pé,

— instalações de segurança, sinalização e telecomunicações das vias propriamente ditas, das estações e das triagens, incluindo instalações de produção, transformação e distribuição da corrente elétrica para sinalização e telecomunicações; edifícios afetos às referidas instalações; freios de via,

— instalações de iluminação destinadas a assegurar a circulação dos veículos e a respetiva segurança,

— instalações de transformação e de transporte da corrente elétrica para a tração dos comboios: subestações, linhas de alimentação entre as subestações e os fios de contacto, catenárias e suportes; carril de transmissão (terceiro carril) e seus suportes,

— edifícios afetos ao serviço das infraestruturas, incluindo a parte relativa às instalações de cobrança dos bilhetes de transporte.

▼B

ANEXO II

SERVIÇOS A PRESTAR ÀS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

(referidos no artigo 13.º)

1. O pacote mínimo de acesso inclui:

   a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária;

   b) O direito de utilização da capacidade concedida;

   c) A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos;

   d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição;

   e) A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis;

   f) Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concedida.

2. Deve ser facultado acesso, nomeadamente vias de acesso, às seguintes instalações de serviço, se existirem, e aos serviços prestados nessas instalações:

   a) Estações de passageiros, seus edifícios e outras instalações, incluindo visualização de informações de viagem e local adequado para serviços de bilhética;

   b) Terminais de mercadorias;

   c) Estações de triagem e instalações de formação das composições, incluindo instalações de manobra;

   d) Feixes de resguardo;

   e) Instalações de manutenção, com exceção de instalações de manutenção destinadas a comboios de alta velocidade ou a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas;

   f) Outras instalações técnicas, incluindo instalações de limpeza e de lavagem;

   g) Instalações portuárias marítimas e fluviais ligadas a atividades ferroviárias;

   h) Meios de socorro;

   i) Instalações de reabastecimento de combustível e aprovisionamento de combustível nessas instalações, cujas taxas devem ser indicadas na fatura separadamente.

3. Os serviços adicionais podem incluir:

   a) O fornecimento de energia elétrica para tração, cujas taxas devem ser indicadas na fatura separadamente das taxas de utilização dos meios de alimentação elétrica, sem prejuízo da aplicação da Diretiva 2009/72/CE;

   b) O pré-aquecimento dos comboios de passageiros;

   c) Contratos personalizados para:

      — controlo do transporte de mercadorias perigosas,

      — assistência na operação de comboios especiais.

▼B

4. Os serviços auxiliares podem incluir:

a) O acesso à rede de telecomunicações;

b) O fornecimento de informações suplementares;

c) A inspeção técnica do material circulante;

d) Serviços de bilhética nas estações de passageiros;

e) Serviços pesados de manutenção prestados em instalações de manutenção destinadas a comboios de alta velocidade ou a outros tipos de material circulante que requeira instalações específicas.

▼B

ANEXO III

CAPACIDADE FINANCEIRA

(referida no artigo 20.º)

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

a) Recursos financeiros disponíveis, incluindo depósitos bancários, adiantamentos concedidos sobre contas-correntes e empréstimos;

b) Fundos e elementos do ativo mobilizáveis a título de garantia;

c) Capital de exploração;

d) Custos relevantes, incluindo os custos de aquisição e os sinais pagos por conta da aquisição de veículos, terrenos, edifícios, instalações e material circulante;

e) Encargos sobre o património da empresa;

f) Impostos e contribuições para a segurança social.

▼B

ANEXO IV

CONTEÚDO DAS ESPECIFICAÇÕES DA REDE

(referido no artigo 27.º)

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

1. Um capítulo em que serão enunciadas as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias, bem como as condições de acesso à mesma. A informação fornecida deve ser conciliada anualmente com, ou remeter para, a contida no registo da infraestrutura a publicar nos termos do artigo 35.º da Diretiva 2008/57/CE.

2. Um capítulo sobre os princípios de tarifação e o tarifário, que deve incluir todos os elementos relevantes do regime de tarifação, assim como informação suficientemente pormenorizada sobre as taxas aplicáveis e o acesso aos serviços enumerados no Anexo II assegurados por um único prestador. Este capítulo deve apresentar pormenorizadamente a metodologia, as regras e, sendo o caso, as escalas utilizadas para a aplicação dos artigos 31.º a 36.º, no que respeita aos custos e às taxas, e deve conter informações sobre as alterações ao montante das taxas já decididas ou previstas para os próximos cinco anos, se estiverem disponíveis.

3. Um capítulo sobre os princípios e os critérios de repartição da capacidade, que especifica as características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias e as eventuais restrições à sua utilização, incluindo os condicionalismos previsíveis decorrentes da manutenção da rede. Deve especificar igualmente os procedimentos e prazos do processo de repartição de capacidade. Fixa os critérios específicos aplicáveis nesse processo, nomeadamente:

   a) As modalidades de apresentação de pedidos de capacidade ao gestor de infraestrutura pelos candidatos;

   b) Os requisitos a que os candidatos devem obedecer;

   c) Os prazos dos processos de candidatura e de repartição e os procedimentos a seguir para solicitar informações sobre a planificação, bem como os procedimentos para a planificação dos trabalhos de manutenção previstos e imprevistos;

   d) Os princípios que regem o processo de coordenação e o sistema de resolução de litígios disponível no quadro deste processo;

   e) Os procedimentos a seguir e os critérios a utilizar quando a infraestrutura esteja congestionada;

   f) Informações sobre as restrições à utilização da infraestrutura;

   g) As condições pelas quais são tidos em conta os anteriores níveis de utilização da capacidade para determinar prioridades no processo de repartição.

   Este capítulo deve especificar as medidas tomadas para garantir o tratamento adequado dos serviços de mercadorias, dos serviços internacionais e dos pedidos *ad hoc* e deve conter um formulário-modelo para os pedidos de capacidade. O gestor de infraestrutura deve também publicar informações pormenorizadas sobre o processo de atribuição de canais horários internacionais.

4. Um capítulo com informações relativas aos pedidos para obtenção das licenças a que se refere o artigo 25.º da presente diretiva e dos certificados de segurança emitidos nos termos da Diretiva 2004/49/CE ou em que seja indicado um sítio *web* em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente em formato eletrónico.

▼B

5. Um capítulo com informações relativas aos procedimentos de resolução de litígios e vias de recurso em matérias relacionadas com o acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários e com o regime de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 35.º.

6. Um capítulo com informações relativas ao acesso às instalações de serviço referidas no Anexo II e à respetiva tarifação. Os operadores das instalações de serviço que não se encontrem sob a tutela do gestor de infraestrutura devem fornecer informações sobre as tarifas de acesso à instalação e de prestação de serviços e sobre as condições técnicas de acesso, para inclusão nas especificações da rede ou indicar um sítio *web* em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente em formato eletrónico.

7. O modelo de acordo-quadro a celebrar pelo gestor de infraestrutura e o candidato, nos termos do artigo 42.º.

▼B

ANEXO V

PRINCÍPIOS E PARÂMETROS BÁSICOS DOS CONTRATOS ENTRE AS AUTORIDADES COMPETENTES E OS GESTORES DE INFRAESTRUTURA

(referidos no artigo 30.º)

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

1) O seu próprio âmbito no que respeita à infraestrutura e às instalações de serviço, o qual deve ser estruturado de acordo com o Anexo II e abranger todos os aspetos da gestão da infraestrutura, nomeadamente a conservação e a renovação da infraestrutura já em serviço. Se for caso disso, pode igualmente ser coberta a construção de novas infraestruturas;

2) A estrutura dos pagamentos ou dos fundos atribuídos aos serviços de infraestrutura enumerados no Anexo II, à conservação e renovação e à redução do eventual défice de conservação e renovação. Se for caso disso, pode igualmente ser coberta a estrutura dos pagamentos ou dos fundos atribuídos a novas infraestruturas;

3) Objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores, na forma de indicadores e critérios de qualidade abrangendo elementos como:

   a) Prestações dos comboios, nomeadamente em termos de velocidade e fiabilidade da linha, e satisfação dos clientes;

   b) Capacidade da rede;

   c) Gestão de ativos;

   d) Volumes de atividade;

   e) Níveis de segurança;

   f) Proteção do ambiente;

4) O volume do eventual défice de conservação, bem como os ativos que irão sair progressivamente de serviço e dar origem a fluxos financeiros distintos;

5) Os incentivos referidos no artigo 30.º, n.º 1, com exceção dos incentivos aplicados através de medidas regulamentares nos termos do artigo 30.º, n.º 3;

6) As obrigações mínimas, em conteúdo e frequência, do gestor de infraestrutura em matéria de comunicação de informações, incluindo as informações a publicar anualmente;

7) A duração acordada do contrato, a qual deve ajustar-se à duração do programa de atividade, da concessão ou da licença do gestor de infraestrutura, se adequado, e o quadro e regras de tarifação definidos pelo Estado;

8) As regras a seguir em caso de perturbação importante do funcionamento da rede e em situações de emergência, incluindo planos de contingência e a cessação antecipada do contrato, e a prestação atempada de informações aos utilizadores;

9) As medidas corretivas a tomar em caso de inobservância das obrigações contratuais por qualquer das partes, ou em circunstâncias excecionais que afetem a disponibilidade do financiamento público, incluindo as condições e os procedimentos de renegociação e a cessação antecipada do contrato.

▼B

ANEXO VI

REQUISITOS RELATIVOS AOS CUSTOS E TAXAS ASSOCIADOS À INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

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

1. Os pares a ter em conta pelos gestores de infraestrutura quando definirem a lista dos segmentos de mercado para introduzirem sobretaxas no regime de tarifação nos termos do artigo 32.º, n.º 1, incluem pelo menos os seguintes:

   a) Serviços de passageiros/serviços de mercadorias;

   b) Comboios de transporte de mercadorias perigosas/outros comboios de mercadorias;

   c) Serviços nacionais/serviços internacionais;

   d) Transporte combinado/comboios diretos;

   e) Serviços urbanos ou regionais de transporte de passageiros/serviços interurbanos de transporte de passageiros;

   f) Comboios completos/comboios de vagões isolados;

   g) Serviços ferroviários regulares/serviços ferroviários ocasionais.

2. O regime de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 35.º deve ter por base os princípios essenciais seguintes:

   a) A fim de garantir o nível de desempenho acordado e de não comprometer a viabilidade económica dos serviços, o gestor de infraestrutura define, em concertação com os candidatos, os parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho, em especial a valoração dos atrasos, os limiares de compensação a título do regime relativos à circulação de cada comboio e de todos os comboios da empresa num período dado;

   b) O gestor de infraestrutura comunica à empresa ferroviária, pelo menos cinco dias antes da circulação da composição, o horário de serviço com base no qual serão determinados os atrasos. O gestor de infraestrutura pode aplicar um prazo de pré-aviso mais reduzido em caso de força maior ou de alteração tardia do horário de serviço;

   c) Os atrasos são classificados nas classes e subclasses seguintes:

      1. Gestão da exploração/planificação da responsabilidade do gestor de infraestrutura

      1.1. Organização do horário técnico

      1.2. Formação dos comboios

      1.3. Erros nos procedimentos operacionais

      1.4. Aplicação incorreta das regras de prioridade

      1.5. Pessoal

      1.6. Outras causas

      2. Instalações da infraestrutura da responsabilidade do gestor de infraestrutura

      2.1. Instalações de sinalização

      2.2. Instalações de sinalização em passagens de nível

      2.3. Instalações de telecomunicações

      2.4. Instalações de alimentação elétrica

▼B

2.5. Via

2.6. Estruturas

2.7. Pessoal

2.8. Outras causas

3. Causas imputáveis ao gestor de infraestrutura relacionadas com o serviço de via e obras

3.1. Obras planeadas

3.2. Irregularidades na execução de obras

3.3. Limitação da velocidade por defeito da via

3.4. Outras causas

4. Causas imputáveis a outros gestores de infraestrutura

4.1. Causas imputáveis ao gestor de infraestrutura a montante

4.2. Causas imputáveis ao gestor de infraestrutura a jusante

5. Causas de natureza comercial imputáveis à empresa ferroviária

5.1. Tempo de paragem excedido

5.2. Pedido da empresa ferroviária

5.3. Operações de carregamento

5.4. Irregularidades do carregamento

5.5. Preparação comercial do comboio

5.6. Pessoal

5.7. Outras causas

6. Material circulante da responsabilidade da empresa ferroviária

6.1. Escala de serviço

6.2. Formação do comboio pela empresa ferroviária

6.3. Problemas com as carruagens (transporte de passageiros)

6.4. Problemas com os vagões (transporte de mercadorias)

6.5. Problemas com os veículos de automotoras, locomotivas ou automotoras

6.6. Pessoal

6.7. Outras causas

7. Causas imputáveis a outras empresas ferroviárias

7.1. Causas imputáveis à empresa ferroviária seguinte

7.2. Causas imputáveis à empresa ferroviária precedente

8. Causas externas não imputáveis ao gestor de infraestrutura nem à empresa ferroviária

8.1. Greve

8.2. Trâmites administrativos

8.3. Influências externas

8.4. Condições meteorológicas e causas naturais

8.5. Atrasos devidos a causas externas na rede a jusante

8.6. Outras causas

9. Causas secundárias não imputáveis ao gestor de infraestrutura nem à empresa ferroviária

9.1. Riscos, acidentes e incidentes perigosos

▼B

9.2. Via ocupada por atraso do comboio

9.3. Via ocupada por atraso de outro comboio

9.4. Rotação

9.5. Correspondências

9.6. A determinar após inquérito;

d) Sempre que possível, os atrasos são atribuídos a uma única entidade, considerando quer a responsabilidade pela perturbação, quer a capacidade de restabelecer condições de tráfego normais;

e) No cálculo das compensações tem-se em conta o atraso médio dos serviços de transporte com requisitos de pontualidade similares;

f) O gestor de infraestrutura comunica com a maior brevidade às empresas ferroviárias o montante calculado das compensações devidas a título do regime de melhoria do desempenho. O cálculo deve abranger todas as circulações com atraso num período máximo de um mês;

g) Sem prejuízo das vias de recurso disponíveis e das disposições do artigo 56.º, deve haver um mecanismo que permita resolver prontamente os litígios relacionados com o regime de melhoria do desempenho. O mecanismo de resolução de litígios é imparcial em relação às partes envolvidas. Quando o mecanismo for acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis;

h) O gestor de infraestrutura publica anualmente o nível médio de desempenho conseguido pelas empresas ferroviárias com base nos parâmetros essenciais do regime de melhoria do desempenho.

▼M2

ANEXO VII

CALENDÁRIO DO PROCESSO DE REPARTIÇÃO

(referido no artigo 43.º)

(1) O horário de serviço é fixado uma vez por ano civil.

(2) A mudança do horário de serviço tem lugar à meia-noite do segundo sábado de dezembro. Qualquer ajustamento a efetuar após o inverno, nomeadamente para ter em conta, se for caso disso, as alterações de horários do tráfego regional de passageiros, tem lugar à meia-noite do último sábado de junho de cada ano ou, sempre que necessário, com outra periodicidade entre estas datas. Os gestores de infraestrutura podem decidir datas diferentes; nesse caso, devem informar a Comissão se o tráfego internacional puder ser afetado.

(3) Os pedidos de capacidade a incluir no horário de serviço devem ser recebidos o mais tardar 12 meses antes da mudança do horário de serviço. O gestor de infraestrutura deve também considerar os pedidos recebidos após o prazo.

(4) O mais tardar 11 meses antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura assegura o estabelecimento de canais horários internacionais provisórios em cooperação com os outros gestores de infraestrutura relevantes. O gestor de infraestrutura assegura, na medida do possível, que esses canais horários sejam respeitados nos processos subsequentes.

(5) O mais tardar quatro meses após o prazo referido no ponto 3, o gestor de infraestrutura prepara e publica um projeto de horário de serviço.

(6) O gestor de infraestrutura toma uma decisão relativa aos pedidos recebidos após o termo do prazo referido no ponto 3, em conformidade com um processo publicado na especificação de rede.

O gestor de infraestrutura pode proceder a uma alteração do canal horário atribuído caso seja necessário assegurar o melhor ajustamento possível de todos os pedidos de canais e tal seja aprovado pelo candidato ao qual o canal tenha sido atribuído. O gestor de infraestrutura deve atualizar o projeto de horário de serviço o mais tardar um mês antes da mudança do horário de serviço, a fim de incluir todos os canais horários atribuídos após o prazo referido no ponto 3.

(7) No caso de comboios que mudam de rede, e chegam com um atraso teórico não superior a 10 horas e, a partir de 14 de dezembro de 2019, 18 horas, o gestor de infraestrutura da outra rede não deve considerar o canal horário cancelado ou apresentar um pedido de atribuição de outro canal horário, incluindo se decidir atribuir um canal horário diferente, exceto se o candidato o informar de que o comboio não entrará na segunda rede. O gestor de infraestrutura comunica sem demora ao candidato o canal horário atualizado ou o novo canal horário incluindo, caso seja diferente, a ligação entre esse número de canal horário e o número do canal horário cancelado.

(8) No que se refere às restrições temporárias da capacidade das linhas ferroviárias, por razões tais como trabalhos na infraestrutura, incluindo restrições de velocidade associadas, peso por eixo, comprimento do comboio, tração ou gabarito («restrições de capacidade»), com uma duração superior a sete dias consecutivos e relativamente aos quais mais de 30 % volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, cujo itinerário seja mudado, ou que seja substituído por outros modos de transporte, os gestores de infraestrutura em causa publicam todas as restrições de capacidade e os resultados preliminares da consulta aos candidatos pela primeira vez pelo menos 24 meses, na medida em que forem conhecidas, e, de forma atualizada, pela segunda vez, pelo menos 12 meses antes da mudança do horário de serviço em causa.

▼M2

(9) Os gestores de infraestrutura em causa estabelecem igualmente um mecanismo através do qual discutem essas restrições de capacidade, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, em conjunto com os candidatos interessados, as associações de gestores de infraestruturas referidas no artigo 40.º, n.º 1, e os principais operadores das instalações de serviço em causa antes de serem publicadas pela primeira vez, a não ser que os gestores de infraestrutura e os candidatos concordem que tal mecanismo não é necessário. Estas discussões conjuntas devem contribuir para preparar os horários, incluindo a definição de itinerários alternativos.

(10) Quando da publicação pela primeira vez das restrições de capacidade em conformidade com o ponto 8, o gestor de infraestrutura deve lançar uma consulta aos candidatos e aos principais operadores das instalações de serviço em causa acerca das restrições de capacidade. Quando é necessária uma coordenação em conformidade com o ponto 11 entre a primeira e a segunda publicação das restrições de capacidade, os gestores de infraestrutura consultam pela segunda vez os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa entre o final dessa coordenação e a segunda publicação da restrição de capacidade.

(11) Antes de publicar as restrições de capacidade em conformidade com o ponto 8, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, os gestores de infraestruturas em causa, incluindo os que possam ser afetados pela mudança de itinerário dos comboios, devem coordenar entre si as restrições de capacidade que possam envolver um cancelamento, a mudança de itinerário de um canal horário ou uma substituição por outros modos de transporte.

A coordenação antes da segunda publicação deve ficar pronta:

a) o mais tardar 18 meses antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante mais de 30 dias consecutivos;

b) o mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 30 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante mais de sete dias consecutivos;

c) o mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, caso mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado, ou seja substituído por outros modos de transporte, durante sete dias consecutivos ou menos.

Os gestores de infraestrutura devem, sempre que necessário, convidar os candidatos em atividade nas linhas em causa e os principais operadores das instalações de serviço em causa a envolverem-se nessa coordenação.

(12) No que se refere às restrições da capacidade com uma duração de sete dias consecutivos ou menos que não carecem de publicação em conformidade com o ponto 8 e relativamente às quais mais de 10 % do volume de tráfego estimado para determinada linha férrea por dia seja cancelado, o itinerário seja mudado ou seja substituído por outros modos de transporte, que ocorram durante o horário de serviço seguinte e das quais o gestor de infraestrutura se aperceba, o mais tardar seis meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura consulta os candidatos em causa acerca das restrições de capacidade previstas e comunica as restrições de capacidade atualizadas pelo menos quatro meses antes da mudança do horário de serviço. O gestor de infraestrutura deve fornecer informações pormenorizadas acerca dos canais horários propostos para comboios de passageiros o mais tardar após quatro meses e, para comboios de mercadorias, o mais tardar um mês antes do início da restrição da capacidade, exceto se o gestor de infraestrutura e os candidatos em causa chegarem a acordo sobre um prazo mais curto.

▼M2

(13) Os gestores de infraestruturas podem decidir aplicar limiares mais rigorosos para as restrições de capacidade com base em percentagens inferiores dos volumes de tráfego estimados ou durações mais curtas do que as indicadas no presente anexo, ou ainda aplicar critérios adicionais aos nele referidos, na sequência de consulta aos candidatos e aos operadores das instalações. Os gestores de infraestruturas publicam os limiares e critérios de agregação das restrições de capacidade nas suas especificações da rede nos termos do anexo IV, ponto 3.

(14) O gestor de infraestrutura pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos nos pontos 8 a 12 caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ou se a sua aplicação se revelasse ineficaz em termos de custos ou irresponsável no que diz respeito à vida ou condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa chegarem a acordo. Nesses casos e no caso de quaisquer outras restrições de capacidade não sujeitas a consulta em conformidade com outras disposições do presente anexo, o gestor de infraestrutura deve consultar imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa em causa.

(15) As informações a fornecer pelo gestor de infraestrutura em conjugação com os pontos 8, 12 ou 14 devem incluir:

a) o dia planeado,

b) o período do dia e, assim que possa ser estabelecida, a hora do início e do fim da restrição de capacidade,

c) a secção da linha afetada pela restrição, e,

d) sempre que for aplicável, a capacidade das linhas alternativas.

O gestor de infraestrutura deve publicar essas informações, ou uma hiperligação que lhes dê acesso, nas suas especificações da rede, tal como se refere no anexo IV, ponto 3, devendo mantê-las atualizadas.

(16) No que se refere às restrições de capacidade com uma duração de pelo menos 30 dias consecutivos e que afetem mais de 50 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea, o gestor de infraestrutura fornece aos candidatos, a pedido destes, durante a primeira ronda de consultas, uma comparação das condições a estabelecer em pelo menos duas alternativas de restrições de capacidade. O gestor de infraestrutura deve conceber essas alternativas com base nas informações prestadas pelos candidatos por ocasião dos respetivos pedidos e conjuntamente com estes últimos.

A comparação deve, para cada alternativa, incluir pelo menos:

a) a duração da restrição da capacidade,

b) os encargos indicativos devidos que se esperam para a infraestrutura,

c) a capacidade disponível nas linhas alternativas,

d) os itinerários alternativos disponíveis, e

e) os tempos de viagem indicativos.

Antes de efetuar uma escolha entre alternativas às restrições de capacidade, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos interessados e ter em conta os impactos das diferentes opções sobre esses candidatos e sobre os utilizadores dos serviços.

(17) No que se refere às restrições de capacidade com uma duração superior a 30 dias consecutivos e que afetem mais de 50 % do volume de tráfego estimado para determinada linha férrea, o gestor de infraestrutura estabelece critérios para a alteração de itinerários por tipos de comboios e serviços, tendo em conta os condicionalismos operacionais e comerciais do candidato, exceto se estes condicionalismos operacionais resultarem de decisões de gestão ou organização do candidato e sem prejuízo do objetivo de redução

▼**M2**

de custos do gestor da infraestrutura em conformidade com o artigo 30.º, n.º 1. O gestor de infraestrutura deve publicar nas especificações da rede estes critérios, juntamente com uma repartição provisória da capacidade restante dos diferentes tipos de serviços ferroviários sempre que agir em conformidade com o ponto 8. No final da consulta, e sem prejuízo das obrigações do gestor de infraestrutura nos termos do anexo IV, ponto 3, o gestor de infraestrutura, com base no *feedback* recebido dos candidatos, fornece às empresas ferroviárias em causa uma repartição indicativa por tipo de serviço da capacidade restante.

▼B

ANEXO VIII

INFORMAÇÕES CONTABILÍSTICAS A APRESENTAR, MEDIANTE PEDIDO, À ENTIDADE REGULADORA

(referidas no artigo 56.º, n.º 12)

1. Separação das contas:

   a) Demonstrações de resultados e balanços distintos para os serviços de mercadorias, os serviços de passageiros e a gestão da infraestrutura;

   b) Indicação, clara e precisa, das fontes e da utilização dos financiamentos públicos e outras formas de compensação, incluindo a descrição dos fluxos de caixa das várias atividades com pormenor suficiente para se determinar como foram gastas essas verbas;

   c) Rubricas de despesa e receita que permitam determinar se houve subvenção de umas atividades por outras, conforme prescreve a entidade reguladora;

   d) Metodologia utilizada para imputar custos às várias atividades;

   e) Se a empresa em causa integrar um grupo, contas regulamentares apresentadas devem respeitar ao grupo e a cada uma das empresas que o integram. Devem também conter os dados completos dos pagamentos interempresas.

2. Monitorização das taxas de acesso à via:

   a) As diferentes categorias de custos e, nomeadamente, informações suficientes sobre os custos marginais e sobre os custos diretos dos vários serviços ou grupos de serviços que permitam monitorizar as taxas de utilização da infraestrutura;

   b) Informações suficientes para permitir monitorizar as taxas pagas por cada serviço (ou grupo de serviços); a pedido da entidade reguladora, essas informações devem incluir dados sobre o volume de cada serviço, os preços de cada serviço e as receitas totais relativas a cada serviço, provenientes de clientes internos e externos;

   c) Os custos e as receitas referentes a cada serviço (ou grupo de serviços), estabelecidos com base na metodologia de custos pertinente, conforme prescrito pela entidade reguladora, a fim de se poder detetar a existência eventual de práticas de tarifação anticoncorrenciais (subvenções cruzadas, preços predatórios ou tarifas excessivas).

3. Indicação dos resultados financeiros:

   a) Mapa dos resultados financeiros;

   b) Mapa sinóptico das despesas;

   c) Mapa das despesas de manutenção;

   d) Mapa das despesas de exploração;

   e) Mapa das receitas;

   f) Se adequado, notas descritivas e explicativas.

▼B

ANEXO IX

PARTE A

DIRETIVAS REVOGADAS, COM A RELAÇÃO DAS SUCESSIVAS ALTERAÇÕES

(referido no artigo 65.º)

Diretiva 91/440/CEE do Conselho (JO L 237 de 24.8.1991, p. 25)	
Diretiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1)	
Diretiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 164 de 30.4.2004, p. 164)	
Diretiva 2006/103/CE do Conselho (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344)	apenas secção B do Anexo
Diretiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44)	apenas artigo 1.º
Diretiva 95/18/CE do Conselho (JO L 143 de 27.6.1995, p. 70)	
Diretiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26)	
Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44)	apenas artigo 29.º
Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 29)	
Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30)	
Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44)	apenas artigo 30.º
Diretiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44)	apenas artigo 2.º

PARTE B

RELAÇÃO DOS PRAZOS DE TRANSPOSIÇÃO PARA O DIREITO NACIONAL

(referido no artigo 65.º)

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

▼B

ANEXO X

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 91/440/CEE	Diretiva 95/18/CE	Diretiva 2001/14/CE	Presente diretiva
Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 1.º, n.º 1
		Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2
Artigo 2.º, n.º 2			Artigo 2.º, n.º 1
	Artigo 1.º, n.º 2		Artigo 2.º, n.º 2
		Artigo 1.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 3
			Artigo 2.º, n.ºs 4 a 9
Artigo 2.º, n.º 4			Artigo 2.º, n.º 10
			Artigo 2.º, n.º 11
Artigo 3.º			Artigo 3.º, pontos 1 a 8
			Artigo 3.º, pontos 9 a 13
	Artigo 2.º, alíneas b) e c)		Artigo 3.º, pontos 14 e 15
			Artigo 3.º, pontos 16 e 17
		Artigo 2.º	Artigo 3.º, pontos 18 a 28
			Artigo 3.º, pontos 29 e 30
Artigo 4.º			Artigo 4.º
Artigo 5.º			Artigo 5.º, n.ºs 1 a 3
			Artigo 5.º, n.º 4
Artigo 6.º, n.ºs 1 e 2			Artigo 6.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 9.º, n.º 4			Artigo 6.º, n.º 3
Artigo 6.º, n.º 1, segundo parágrafo			Artigo 6.º, n.º 4
Artigo 6.º, n.º 3, e Anexo II			Artigo 7.º, n.º 1
		Artigo 4.º, n.º 2, e artigo 14.º, n.º 2	Artigo 7.º, n.º 2
Artigo 7.º, n.ºs 1, 3 e 4			Artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3
		Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 4

▼B

Diretiva 91/440/CEE	Diretiva 95/18/CE	Diretiva 2001/14/CE	Presente diretiva
Artigo 9.º, n.ºs 1 e 2			Artigo 9.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 10.º, n.ºs 3 e 3-A			Artigo 10.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 10.º, n.º 3-B			Artigo 11.º, n.ºs 1, 2 e 3
			Artigo 11.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.ºs 3-C e 3-E			Artigo 11.º, n.ºs 5 e 6
Artigo 10.º, n.º 3-F			Artigo 12.º, n.ºs 1 a 4
			Artigo 12.º, n.º 5
		Artigo 5.º	Artigo 13.º
			Artigo 14.º
Artigo 10.º-B			Artigo 15.º
	Artigo 3.º		Artigo 16.º
	Artigo 4.º, n.ºs 1 a 4		Artigo 17.º, n.ºs 1 a 4
	Artigo 5.º		Artigo 18.º
	Artigo 6.º		Artigo 19.º
	Artigo 7.º, n.º 1		Artigo 20.º, n.º 1
	Anexo, parte I, ponto 1		Artigo 20.º, n.º 2
			Artigo 20.º, n.º 3
	Artigo 8.º		Artigo 21.º
	Artigo 9.º		Artigo 22.º
	Artigo 4.º, n.º 5		Artigo 23.º, n.º 1
	Artigo 10.º		Artigo 23.º, n.ºs 2 e 3
	Artigo 11.º		Artigo 24.º
	Artigo 15.º		Artigo 25.º
		Artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 26.º
		Artigo 3.º	Artigo 27.º
Artigo 10.º, n.º 5			Artigo 28.º
		Artigo 4.º, n.ºs 1, 3, 4, 5 e 6	Artigo 29.º
		Artigo 6.º, n.ºs 2 a 5	Artigo 30.º
		Artigo 7.º	Artigo 31.º

▼B

Diretiva 91/440/CEE	Diretiva 95/18/CE	Diretiva 2001/14/CE	Presente diretiva
		Artigo 8.º	Artigo 32.º
		Artigo 9.º	Artigo 33.º
		Artigo 10.º	Artigo 34.º
		Artigo 11.º	Artigo 35.º
		Artigo 12.º	Artigo 36.º
			Artigo 37.º
		Artigo 13.º	Artigo 38.º
		Artigo 14.º, n.ºs 1 e 3	Artigo 39.º
		Artigo 15.º	Artigo 40.º
		Artigo 16.º	Artigo 41.º
		Artigo 17.º	Artigo 42.º
		Artigo 18.º	Artigo 43.º
		Artigo 19.º	Artigo 44.º
		Artigo 20.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 45.º, n.ºs 1, 2 e 3
			Artigo 45.º, n.º 4
		Artigo 20.º, n.º 4	Artigo 45.º, n.º 5
		Artigo 21.º	Artigo 46.º
		Artigo 22.º	Artigo 47.º
		Artigo 23.º	Artigo 48.º
		Artigo 24.º	Artigo 49.º
		Artigo 25.º	Artigo 50.º
		Artigo 26.º	Artigo 51.º
		Artigo 27.º	Artigo 52.º
		Artigo 28.º	Artigo 53.º
		Artigo 29.º	Artigo 54.º
		Artigo 30.º, n.º 1	Artigo 55.º
		Artigo 30.º, n.º 2	Artigo 56.º, n.º 1
		Artigo 31.º	Artigo 57.º
Artigo 12.º			Artigo 58.º
Artigo 14.º-A		Artigo 33.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 59.º
			Artigo 60.º
		Artigo 34.º, n.º 2	Artigo 61.º

▼B

Diretiva 91/440/CEE	Diretiva 95/18/CE	Diretiva 2001/14/CE	Presente diretiva
Artigo 11.º-A		Artigo 35.º, n.ºs 1, 2 e 3	Artigo 62.º
Artigo 10.º, n.º 9			Artigo 63.º
		Artigo 38.º	Artigo 64.º
			Artigo 65.º
	Artigo 17.º	Artigo 39.º	Artigo 66.º
Artigo 16.º	Artigo 18.º	Artigo 40.º	Artigo 67.º
			Anexo I
		Anexo II	Anexo II
	Anexo		Anexo III
		Anexo I	Anexo IV
			Anexo V
			Anexo VI
		Anexo III	Anexo VII
			Anexo VIII