



PARLAMENTO EUROPEU

2009 – 2014

---

*Documento legislativo consolidado*

---

26.2.2014

EP-PE\_TC1-COD(2013)0029

**\*\*\*I**

## **POSIÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU**

aprovada em primeira leitura em 26 de fevereiro de 2014 tendo em vista a aprovação da Directiva 2014/.../UE do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária  
(EP-PE\_TC1-COD(2013)0029)

PE 505.531

**PT**

*Unida na diversidade*

**PT**



## POSIÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

aprovada em primeira leitura em 26 de fevereiro de 2014

**tendo em vista a aprovação da Directiva 2014/.../UE do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único, no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>2</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 327 de 12.11.2013, p. 122.

<sup>2</sup> JO C 356 de 5.12.2013, p. 92.

<sup>3</sup> Posição do Parlamento Europeu de 26 de fevereiro de 2014.

Considerando o seguinte:

- (1) Na última década, *a rede europeia de autoestradas aumentou em 27 %, ao passo que a rede ferroviária utilizada diminuiu 2 %*. Além disso, o crescimento do tráfego ferroviário de passageiros não foi suficiente para aumentar a quota de mercado deste modo de transporte relativamente aos modos de transporte rodoviário e aéreo. Essa quota de mercado, que na União Europeia ascende a 6%, manteve-se relativamente estável e os serviços de transporte ferroviário de passageiros não conseguiram acompanhar a evolução das necessidades em termos de oferta ou de qualidade. [Alt. 1]
- (1-A) *A quota modal insuficiente dos transportes ferroviários na Europa deve-se sobretudo à existência de concorrência desleal com os restantes meios de transporte, a uma vontade política insuficiente de desenvolver o transporte ferroviário e aos fracos investimentos nas redes ferroviárias*. [Alt. 2]
- (2) Os mercados de transporte ferroviário de mercadorias e de transporte internacional de passageiros da União foram abertos à concorrência desde 2007 e 2010, respetivamente, pela Diretiva 2004/51/CE<sup>1</sup> e pela Diretiva 2007/58/CE<sup>2</sup>. Além disso, alguns Estados-Membros abriram os seus serviços nacionais de transporte de passageiros à concorrência, por meio da introdução de direitos de acesso ou da adjudicação de contratos de serviço público com base em concursos, ou de uma combinação de ambas as modalidades.

---

<sup>1</sup> Directiva 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de Abril de 2004 que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários (JO L 164 de 30.4.2004, p. 164).

<sup>2</sup> Directiva 2007/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária (JO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

- (2-A) *Deveriam ser avaliados os efeitos práticos das disposições daquelas diretivas mediante o controlo de qualidade dos serviços prestados com base em elementos factuais, dos níveis de ofertas e fluxos e dos custos e tarifas praticados. [Alt. 3]*
- (2-B) *Para o desenvolvimento de um espaço ferroviário único europeu é essencial a aplicação eficaz e completa, em todos os Estados-Membros, da legislação pertinente, dentro dos prazos fixados. Tendo em conta as insuficiências detetadas neste domínio, os Estados-Membros deverão acompanhar atentamente a aplicação da legislação à escala europeia. [Alt. 4]*
- (2-C) *Vários estudos e inquéritos demonstram que nos Estados-Membros que abriram os seus mercados ao transporte doméstico de passageiros, como a Suécia e o Reino Unido, o mercado ferroviário cresceu, bem como a satisfação dos passageiros e do pessoal. [Alt. 5]*

(3) A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup> cria um espaço ferroviário europeu único com regras comuns de governação das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura, de financiamento e tarifação da infraestrutura, de condições de acesso à infraestrutura e aos serviços ferroviários e de supervisão regulamentar do mercado ferroviário. Com todos estes elementos já estabelecidos, é agora possível concluir a abertura do mercado ferroviário da União e reformar a governação dos gestores de infraestrutura com o objetivo de assegurar a igualdade de acesso às infraestruturas, *a fim de melhorar a qualidade dos serviços ferroviários prestados a nível europeu, salvaguardando, porém, os padrões sociais e as condições de emprego.* [Alt. 6]

(3-A) *A concretização da abertura do mercado ferroviário da União deverá ser considerada essencial, de modo a que o transporte ferroviário se possa tornar numa alternativa credível a outros meios de transporte, em termos de preço e de qualidade.* [Alt. 7]

---

<sup>1</sup> Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

(4) A Diretiva 2012/34/UE exige à Comissão que proponha, se necessário, medidas legislativas relativas à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros e à criação das condições necessárias para garantir ~~o um~~ acesso *mais eficiente a nível de custos*, não discriminatório, à infraestrutura, *incluindo a infraestrutura de venda propriedade do titular*, com base nos requisitos existentes sobre a separação entre a gestão da infraestrutura e as atividades de transporte. [Alt. 8]

(4-A) *A abertura do mercado ao transporte nacional de passageiros terá um impacto positivo no funcionamento do mercado ferroviário europeu; Isto originará uma maior flexibilidade e mais possibilidades para as empresas e os passageiros. O pessoal ferroviário beneficiará igualmente com esta abertura, na medida em que irão melhorar as suas hipóteses de fornecer os seus serviços a novos intervenientes no mercado. Os trabalhadores experientes podem criar valor acrescentado para os novos intervenientes, proporcionando melhores condições de trabalho.* [Alt. 9]

***(4-B) Os Estados-Membros são responsáveis pela organização dos seus mercados de trabalho para o pessoal ferroviário. Contudo, deverão assegurar que a forma como o mercado de trabalho está organizado não prejudique a qualidade do serviço. A legislação da União Europeia já oferece um quadro claro para a proteção dos trabalhadores ferroviários.***

**[Alt. 10]**

***(5) Deve assegurar-se uma melhor coordenação entre os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias através da criação de um Comité de Coordenação, a fim de obter uma gestão e uma utilização eficientes da infraestrutura. Além disso, para garantir o bom funcionamento das operações na gestão diária da rede, incluindo a gestão do tráfego na rede durante a época de inverno, o gestor de infraestrutura deverá coordenar as atividades ao nível do controlo do tráfego com as empresas ferroviárias, sem comprometer a sua independência e as suas responsabilidades em termos de gestão da rede e das regras existentes. [Alt. 117]***



- (6) Os Estados-Membros devem assegurar igualmente que todas as funções necessárias para a exploração, a manutenção e o desenvolvimento sustentáveis da infraestrutura ferroviária são geridas de forma coerente pelo próprio gestor de infraestrutura.
- (6-A) *Para assegurar uma concorrência adequada e leal no espaço ferroviário europeu, é necessário, além de salvaguardar o acesso não discriminatório à infraestrutura, integrar também as redes ferroviárias nacionais e reforçar as competências das entidades reguladoras. Este reforço remete não só para o alargamento das competências das entidades reguladoras em causa, mas também para o desenvolvimento de uma rede para as entidades reguladoras, que no futuro assuma um papel central na regulação do mercado ferroviário da União. [Alt. 12]***
- (6-B) *O gestor de infraestrutura, no exercício de todas as funções relevantes previstas na presente diretiva, deverá ser obrigado a utilizar as suas competências para melhorar continuamente a eficiência da gestão da infraestrutura ferroviária, de modo a prestar serviços de elevada qualidade aos seus utilizadores. [Alt. 13]***

- (7) *Sem prejuízo das competências dos Estados-Membros em matéria de planeamento e de financiamento da infraestrutura, as* questões transfronteiriças devem ser eficientemente resolvidas entre os gestores de infraestrutura dos diversos Estados-Membros, através da criação de uma rede europeia de gestores de infraestrutura. [Alt. 14]
- (8) Para assegurar a igualdade de acesso à infraestrutura, ~~há que eliminar quaisquer conflitos de interesses resultantes de~~ as estruturas integradas *deverão ser concebidas de forma a que não existam quaisquer conflitos de interesse entre* ~~que compreendam~~ a gestão da infraestrutura e as atividades de transporte. A supressão ~~dos~~ *de possíveis* incentivos à discriminação dos concorrentes é a única forma de garantir a igualdade de acesso à infraestrutura ferroviária. Trata-se de um requisito necessário para que abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros seja bem sucedida. Deste modo, eliminar-se-ão igualmente as possibilidades de subvenção cruzada, agora existentes nessas estruturas integradas e que também geram distorções do mercado, *bem como remunerações e outros benefícios atribuídos ao pessoal que possam conduzir a um tratamento preferencial em relação a um dos concorrentes.* [Alt. 15]

- (9) Os atuais requisitos de independência dos gestores de infraestrutura em relação às empresas ferroviárias, previstos na Diretiva 2012/34/UE, apenas abrangem as funções essenciais do gestor de infraestrutura, designadamente a tomada de decisões sobre a repartição dos canais horários e a tomada de decisões sobre a tarifação da utilização da infraestrutura. Todavia, é necessário, que todas as funções sejam exercidas de forma independente, visto existirem outras funções igualmente suscetíveis de serem utilizadas para discriminar os concorrentes. É o caso, em particular, das decisões em matéria *de acesso a serviços de bilheteira, estações e armazéns*, de investimento ou de manutenção, as quais podem favorecer as partes da rede principalmente utilizadas pelos operadores de transportes da empresa integrada. As decisões relativas ao planeamento das obras de manutenção podem influenciar a disponibilidade de canais horários para os concorrentes. [Alt. 16]
- (9-A) *Apesar da aplicação das salvaguardas previstas na Diretiva 2013/34/UE, que visa garantir a independência do gestor de infraestrutura, as empresas verticalmente integradas poderiam utilizar a sua estrutura para conferir vantagens concorrenciais injustificadas aos exploradores ferroviários que as integram.* [Alt. 17]

- (10) Os atuais requisitos da Diretiva 2012/34/UE apenas visam a independência jurídica, organizativa e decisória. A possibilidade de manter uma empresa integrada não fica, assim, inteiramente excluída, desde que estas três categorias de independência sejam asseguradas. Quanto à independência decisória é obrigatório impedir, por meio das salvaguardas adequadas, que uma empresa integrada exerça controlo sobre a tomada de decisões de um gestor de infraestrutura. Contudo, mesmo que tais salvaguardas sejam integralmente aplicadas, não se eliminam por completo as possibilidades de comportamento discriminatório face aos concorrentes existentes numa empresa verticalmente integrada. Em especial, nas estruturas integradas mantém-se a possibilidade de subvenção cruzada, ou pelo menos as entidades reguladoras têm muita dificuldade em controlar e fazer cumprir as salvaguardas adotadas para impedir essa prática. Uma separação institucional entre a gestão da infraestrutura e a atividade de transporte é a medida mais eficaz para resolver estes problemas.

- (11) Os Estados-Membros devem, pois, assegurar que a(s) mesma(s) pessoa(s) singular(es) ou coletiva(s) não seja(m) autorizada(s) a exercer controlo sobre um gestor de infraestrutura ao mesmo tempo que exerce(m) controlo ou direitos sobre *A presente diretiva, no intuito de estabelecer uma concorrência livre e não distorcida entre todas as empresas ferroviárias, exclui, assim, a possibilidade de* uma empresa ferroviária. Reciprocamente, o controlo sobre uma empresa ferroviária deverá vedar a possibilidade de exercício de controlo ou de direitos sobre um gestor de infraestrutura *conservar um modelo verticalmente integrado, tal como definido no artigo 3.º.* [Alt. 18]

- (12) Nos casos em que os Estados-Membros ainda mantenham um gestor de infraestrutura, que faça parte de uma empresa verticalmente integrada, devem, pelo menos, prever-se salvaguardas estritas que garantam uma independência efetiva do gestor de infraestrutura, na sua globalidade, em relação à empresa integrada. Estas salvaguardas devem incidir não só sobre a organização empresarial do gestor de infraestrutura em relação à empresa integrada, mas também sobre a estrutura de gestão do gestor de infraestrutura e, na medida do possível dentro de uma estrutura integrada, impedir as transferências financeiras entre o gestor de infraestrutura e as outras entidades jurídicas da empresa integrada. Estas salvaguardas não só correspondem ao que é necessário para satisfazer os atuais requisitos de independência decisória das funções essenciais previstos na Diretiva 2012/34/UE, no que respeita à independência de gestão do gestor de infraestrutura, como vão além desses requisitos, acrescentando cláusulas destinadas a excluir a hipótese de que as receitas do gestor da infraestrutura possam ser utilizadas para financiar as outras entidades dentro da empresa verticalmente integrada. Isto deve aplicar-se independentemente da aplicação da legislação fiscal dos Estados-Membros, sem prejuízo das regras da UE sobre os auxílios estatais.

*(12-A) A melhoria da segurança ferroviária deverá ser seriamente considerada durante o processo de abertura do mercado de serviços nacionais de transporte de passageiros por via-férrea, particularmente no âmbito da reforma das atuais estruturas integradas, a fim de evitar obstáculos administrativos adicionais que comprometam a manutenção e as melhorias em matéria de segurança. [Alt. 19]*

*(12-B) A possibilidade de um gestor de infraestrutura pagar dividendos ao proprietário final da empresa verticalmente integrada não deverá impedir o gestor de infraestrutura de constituir reservas para melhorar a sua situação financeira e equilibrar as suas contas durante um período razoável, como previsto na presente diretiva. Todos os dividendos pagos pelo gestor de infraestrutura deverão ser reservados para fins de investimento na renovação da infraestrutura ferroviária em funcionamento. [Alt. 107]*

- (12-C) *A sociedade holding pertencente a uma empresa verticalmente integrada pode contribuir para decisões estratégicas necessárias ao bom funcionamento do sistema de transporte ferroviário no seu conjunto, em prol dos interesses de todas as partes ativas no mercado ferroviário, sem prejuízo das decisões respeitantes às funções do gestor de infraestrutura. [Alt. 108]*
- (12-D) *Os representantes dos proprietários finais da empresa verticalmente integrada que sejam membros do conselho de supervisão devem poder incluir igualmente pessoas nomeadas pelos proprietários finais, mas que não trabalham para eles, desde que estas não tenham qualquer responsabilidade ou interesse em qualquer outra entidade da empresa verticalmente integrada. [Alt. 109]*
- (12-E) *As regras que asseguram a independência do gestor de infraestrutura na empresa verticalmente integrada não devem prejudicar os critérios do Eurostat em matéria de défice e de dívida públicos, uma vez que, mesmo tendo em conta as salvaguardas relativas à independência do gestor de infraestrutura, em todo o caso a holding ainda pode conservar a propriedade da infraestrutura e, além disso, um número suficiente de funções, por forma a não ser considerada uma entidade puramente artificial que tem como único objetivo a redução da dívida pública na aceção desses critérios. [Alt. 110]*



- (13) Apesar da implementação das salvaguardas que garantem a independência, as empresas verticalmente integradas poderiam abusar da sua estrutura para conceder vantagens competitivas indevidas, aos seus operadores ferroviários. Por este motivo, e sem prejuízo do artigo 258.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a Comissão deve verificar, a pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, que estas salvaguardas são efetivamente implementadas e que quaisquer distorções da concorrência são eliminadas. No caso de a Comissão não estar em posição de confirmar que este objetivo tenha sido alcançado, todos os Estados-Membros devem ter a possibilidade de limitar ou revogar os direitos de acesso dos operadores integrados em questão.

*(13-A) Tendo em conta a heterogeneidade das redes em termos da sua dimensão e densidade e a variedade das estruturas organizacionais das autoridades nacionais, locais ou regionais, bem como as respetivas experiências no processo de abertura do mercado, deve ser conferida a cada Estado-Membro a flexibilidade suficiente para organizar a sua rede de modo a conseguir uma combinação eficaz de serviços de acesso livre e serviços prestados ao abrigo de um contrato de serviço público, com vista a garantir serviços de elevada qualidade para todos os passageiros; Depois de identificados os contratos de serviço público a adjudicar por concurso, cada Estado-Membro deve definir de forma pontual os mecanismos de salvaguarda do serviço a implementar caso o concurso não seja bem sucedido. Esses mecanismos não devem, de modo algum, comportar custos adicionais para as empresas ferroviárias que realizam a gestão do serviço. [Alt. 20]*

- (14) A concessão às empresas ferroviárias da União do direito de acesso às infraestruturas ferroviárias de todos os Estados-Membros para a exploração de serviços nacionais de transporte de passageiros pode ter repercussões na organização e no financiamento dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público. Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de limitar esse direito de acesso sempre que ele comprometa o equilíbrio económico destes contratos de serviço público *ou a qualidade do serviço que prestam* e desde que a entidade reguladora relevante aprove uma tal limitação. [Alt. 21]
- (15) ~~As~~ *Por sua própria iniciativa ou a pedido das partes interessadas, as* entidades reguladoras devem avaliar, *com base numa análise económica objetiva*, o potencial impacto económico dos serviços nacionais de transporte de passageiros prestados em condições de livre acesso nos contratos de serviço público existentes, ~~a pedido das partes interessadas e com base numa análise económica objetiva~~. [Alt. 22]

- (16) O processo de avaliação deve ter em conta a necessidade de proporcionar a todos os intervenientes no mercado um grau suficiente de segurança jurídica para desenvolverem as suas atividades. O procedimento deve ser tão simples, eficiente e transparente quanto possível, além de compatível com o processo de repartição da capacidade de infraestrutura.
- (17) A avaliação dos eventuais riscos para o equilíbrio económico dos contratos de serviço público deverá ter em conta critérios preestabelecidos. Tais critérios e os pormenores processuais a seguir podem evoluir ao longo do tempo, designadamente à luz da experiência adquirida pelas entidades reguladoras, autoridades competentes e empresas ferroviárias, e podem ter em conta as características específicas dos serviços nacionais de transporte de passageiros.

(18) Quando avaliam os eventuais riscos para o equilíbrio económico dos contratos de serviço público, as entidades reguladoras devem analisar o impacto económico *e social* do serviço pretendido nos contratos de serviço público existentes, tendo em conta o seu impacto na rentabilidade dos serviços incluídos nesses contratos e, as consequências em termos *de reforço da política de coesão na área em questão e* de custo líquido para as autoridades públicas que os tenham adjudicado. Para realizar esta avaliação, devem examinar-se fatores como a procura por parte dos passageiros, o preço dos bilhetes, as modalidades de emissão de bilhetes, a localização e o número de estações, e os horários e a frequência do novo serviço proposto. [Alt. 23]

*(18-A) A fim de determinar se a qualidade do serviço prestado no âmbito de um contrato de serviço público é afetada por um serviço em acesso livre na mesma rede, os organismos de controlo deverão ter em conta, nomeadamente, os efeitos das redes, a conservação da correspondência e a pontualidade dos serviços prestados no âmbito do contrato de serviço público.* [Alt. 24]

(19) A fim de tornar os serviços de transporte ferroviário mais atrativos para os passageiros, os Estados-Membros deverão ~~estar em condições de~~ exigir que as empresas ferroviárias operadoras de serviços de transporte de passageiros no mercado nacional participem num sistema comum de informação e bilhética integrada para a venda de bilhetes, bilhetes únicos e reservas. ~~Caso~~ Esse sistema ~~seja criado~~, deverá garantir que não gera distorções do mercado nem discriminação entre empresas ferroviárias. [Alt. 25]

*(19-A) É importante que as empresas ferroviárias participem no desenvolvimento de sistemas de bilhética integrada, em particular no tocante ao transporte local e regional, de modo a aumentar a atratividade do transporte ferroviário para os passageiros. Esses sistemas não deverão gerar distorções do mercado nem discriminação entre empresas ferroviárias.*  
[Alt. 26]

*(19-B) Uma vez que o novo pacote ferroviário visa reforçar os direitos dos passageiros, considerando a «liberdade de circulação» um pilar fundamental da União, deverão ser envidados todos os esforços para garantir também este direito às pessoas com deficiência e aos cidadãos com mobilidade reduzida. Isto torna prioritário melhorar a acessibilidade dos meios de transporte e das infraestruturas. Para atingir este objetivo, deverão ser reforçadas as relações transfronteiriças. Este reforço deverá incluir também a assistência prestada a esta categoria especial de passageiros, que deverá ser uniformizada num sistema mais abrangente. A este respeito, recomenda-se a abertura de um processo de consulta aos parceiros sociais, aos cidadãos e às organizações para a proteção dos direitos das pessoas com deficiência. [Alt. 27]*

*(19-C) À luz da experiência adquirida através da rede de entidades reguladoras prevista no artigo 57.º da Diretiva 2012/34/UE, a Comissão deverá elaborar uma proposta legislativa de reforço da rede de entidades reguladoras, formalizando os seus procedimentos e conferindo-lhe personalidade jurídica, até 31 de dezembro de 2016. Essa entidade deverá exercer uma função de controlo e de arbitragem sobre problemas de natureza transfronteiriça e internacional, e uma função de recurso de decisões tomadas pelas entidades reguladoras nacionais. [Alt. 28]*

*(19-D) Com vista a concluir o espaço ferroviário europeu único, e dada a concorrência no setor, a Comissão está empenhada em apoiar e encorajar ativamente o diálogo social a nível da União, de modo a garantir que os trabalhadores ferroviários se encontrem permanentemente protegidos contra os efeitos indesejados da abertura do mercado, tais como o dumping social. [Alt. 29]*

*(19-E) Os passageiros deverão ter acesso a sistemas funcionais de bilhética única e de bilhética integrada. Estes sistemas também podem tornar os caminhos de ferro um meio de transporte mais apelativo para as pessoas. Os sistemas de bilhética única desenvolvidos pelo setor dentro dos Estados-Membros deverão ser interoperáveis entre si, de modo a permitir a criação de um sistema a nível da União que englobe todos os operadores ferroviários de passageiros. [Alt. 30]*



*(19-F) À luz da experiência adquirida através da rede de entidades reguladoras definida no artigo 57.º da Diretiva 2012/34/UE, a Comissão deverá elaborar uma proposta legislativa para substituir a rede por uma Entidade Reguladora Europeia, formalizando os seus procedimentos e conferindo-lhe personalidade jurídica, até 31 de dezembro de 2019, a tempo da abertura dos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros. Essa entidade deverá exercer uma função de controlo e de arbitragem sobre problemas de natureza transfronteiriça e internacional, e uma função de recurso de decisões tomadas pelas entidades reguladoras nacionais. [Alt. 31]*

*(19-G) Para evitar o dumping social, as empresas ferroviárias apenas deverão poder prestar serviços de transporte ferroviário se cumprirem as convenções coletivas de trabalho ou as leis nacionais que fixam normas no Estado-Membro onde pretendem atuar. Cabe garantir o princípio de salário igual no mesmo local de trabalho. A entidade reguladora deverá fiscalizar o cumprimento deste requisito. [Alt. 32]*

- (19-H) A entidade reguladora nacional deverá aprovar ou solicitar a alteração das disposições relativas à transferência de pessoal. Isto pode incluir a aplicação de um período de reflexão para o pessoal a transferir. A entidade reguladora, ao tomar a sua decisão, deverá ter como objetivo evitar a transferência de informações sensíveis do gestor de infraestrutura para outra entidade no seio da empresa integrada. [Alt. 33]*
- (19-I) A abertura do mercado não deverá comportar consequências negativas no que respeita às condições laborais e sociais dos trabalhadores do setor ferroviário. Há que respeitar as cláusulas sociais, a fim de evitar qualquer tipo de dumping social e de concorrência desleal por parte de novos operadores que não cumpram as normas sociais mínimas do setor ferroviário. [Alt. 34]*
- (19-J) As empresas ferroviárias e os gestores da infraestrutura deverão criar nas respetivas culturas de segurança uma «cultura de equidade», por forma a encorajar ativamente o pessoal a comunicar acidentes, incidentes e casos de quase acidente relacionados com a segurança, sem estarem sujeitos a punição ou a discriminação. Uma cultura de equidade permite à indústria ferroviária retirar ensinamentos dos acidentes, incidentes e casos de quase acidente, e, por conseguinte, melhorar a segurança dos caminhos de ferro tanto para os trabalhadores como para os passageiros. [Alt. 35]*

*(19-K) A Comissão deverá garantir a aplicação correta e integral da Diretiva 2005/47/CE do Conselho<sup>1</sup> por parte dos Estados-Membros. [Alt. 36]*

*(19-L) À luz do desenvolvimento do espaço ferroviário europeu único e de uma maior abertura do mercado do transporte ferroviário, os Estados-Membros deverão fazer uso das convenções coletivas de trabalho, de modo a evitar o dumping social e a concorrência desleal. [Alt. 37]*

*(19-M) A Comissão deverá avaliar o impacto da presente diretiva no desenvolvimento do mercado de trabalho do pessoal ferroviário de bordo e, se adequado, propor novas medidas legislativas sobre a certificação do referido pessoal. [Alt. 38]*

*(19-N) O pessoal de bordo é um grupo profissional do setor ferroviário que desempenha atividades pertinentes em termos de segurança. Esse pessoal desempenha tradicionalmente atividades operacionais de segurança no âmbito do sistema ferroviário e é responsável pelo conforto e pela segurança dos passageiros a bordo. Uma certificação semelhante à certificação dos maquinistas de locomotivas é útil para garantir um elevado nível de qualificações e competências, para reconhecer a importância desses grupos profissionais para a segurança dos serviços ferroviários, mas também para facilitar a mobilidade dos trabalhadores. [Alt. 39]*

---

<sup>1</sup> *Diretiva 2005/47/CE do Conselho, de 18 de julho de 2005, relativa ao acordo celebrado entre a Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) sobre certos aspetos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiriça no setor ferroviário (JO L 195, 27.7.2005, p. 15).*

***(19-O) A entidade reguladora nacional deverá aprovar ou solicitar a alteração das disposições relativas à transferência de pessoal. Isto pode incluir a aplicação de um período de reflexão para o pessoal a transferir. A entidade reguladora, ao tomar a sua decisão, deverá ter como objetivo evitar a transferência de informações sensíveis do gestor de infraestrutura para outra entidade no seio da empresa integrada. [Alt. 40]***

(20) Nos termos da Declaração política Conjunta, de 28 de setembro de 2011, dos Estados-Membros e da Comissão sobre os documentos explicativos<sup>1</sup>, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os elementos de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos de transposição nacional, nos casos em que tal se justifique. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos é justificada.

***(20-A) Os gestores de infraestrutura deverão cooperar caso se verifiquem incidentes ou acidentes com repercussões para o tráfego transfronteiriço, a fim de partilharem qualquer informação pertinente e evitando assim efeitos de alastramento negativos. [Alt. 41]***

---

<sup>1</sup> JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

- (20-B) A entidade reguladora deverá ter competência para acompanhar os trabalhos de manutenção da infraestrutura, de modo a assegurar que não são realizados de forma a gerar discriminação entre empresas ferroviárias. [Alt. 42]*
- (20-C) O gestor de infraestrutura numa empresa verticalmente integrada deverá ter a possibilidade de oferecer ao seu pessoal determinados serviços sociais em instalações utilizadas por outras entidades da empresa verticalmente integrada. [Alt. 43]*
- (20-D) O gestor de infraestrutura numa empresa verticalmente integrada deverá poder cooperar com outras entidades dessa empresa em questões relacionadas com o desenvolvimento de sistemas de TI, sujeito a aprovação da entidade reguladora. [Alt. 44]*
- (20-E) As condições de oferta de bilhetes, bilhetes únicos e reservas em toda a União, conforme previsto no artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1</sup>, deverão ser consideradas cumpridas logo que o sistema de informações de viagem e de bilhética comum for constituído até 12 de dezembro de 2019, nos termos das disposições da presente diretiva. [Alt. 45]*

---

<sup>1</sup> *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)*

*(20-F) A entidade reguladora pode apresentar orientações sobre a promoção da independência do pessoal e a gestão do gestor de infraestrutura no seio de uma empresa verticalmente integrada no que diz respeito à repartição dos canais horários e à tarifação da utilização da infraestrutura. [Alt. 118]*

*(20-G) Ao abrigo da presente diretiva, os Estados-Membros são livres de escolher a qualquer momento entre diferentes tipos de estruturas para os gestores de infraestruturas que coexistam no interior do espaço ferroviário europeu único, designadamente empresas separadas e verticalmente integradas, mesmo se já tiverem introduzido um tipo separado de estrutura. A presente diretiva estabelece diversas regras e princípios que regem a organização interna de tais estruturas. [Alt. 47]*

*(20-H) Para efeitos da presente diretiva, os conceitos de conselho de supervisão, conselho de administração, comissão executiva ou órgãos que representem legalmente a empresa deverão ser aplicados às estruturas empresariais existentes nos Estados-Membros, evitando a criação de organismos adicionais. [Alt. 119]*

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

## Artigo 1.º

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

**-1. Ao artigo 1.º, são aditados os seguintes números:**

***"2-A. A presente diretiva visa tornar os transportes ferroviários um meio mais atrativo para o público europeu. A diretiva ajudará a criar informação útil e sistemas integrados de bilhética. Os sistemas de bilhética integrada desenvolvidos pelo setor ferroviário dentro dos Estados-Membros devem ser interoperáveis entre si, de modo a permitir a criação de um sistema a nível da União que englobe todos os operadores ferroviários de passageiros."*** [Alt. 49]

~~**(1-A) Ao artigo 1.º, é aditado o seguinte número:**~~

***"2-B. «O objetivo desta diretiva, que é estabelecer um espaço ferroviário europeu único, será alcançado com base no diálogo ao nível da União, de modo a garantir que os trabalhadores ferroviários sejam devidamente protegidos contra os efeitos indesejados da abertura do mercado.»*** [Alt. 50]

**-1-B.** *No artigo 2.º, é aditado o seguinte número:*

**"3-A.** *Os artigos 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 7.º-C, 7.º-D e 7.º-E não são aplicáveis a redes com uma extensão inferior a 500 km, se:*

- a) Essas redes não têm importância estratégica para o funcionamento do mercado ferroviário europeu; ou*
- b) São independentes, tanto do ponto de vista técnico como organizativo, da principal rede ferroviária doméstica." [Alt. 87]*



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

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

«(2) «Gestor de infraestrutura», uma entidade ou empresa que assegura o desenvolvimento, a exploração e a manutenção da infraestrutura ferroviária de uma rede; o desenvolvimento inclui o planeamento da rede, financeiro e de investimento, bem como a construção e a modernização da infraestrutura; a exploração da infraestrutura compreende todos os elementos do processo de repartição dos canais horários, incluindo a definição e a avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, a gestão do tráfego e a tarifação da utilização da infraestrutura, incluindo a determinação e a cobrança das taxas; a manutenção inclui as obras de renovação da infraestrutura e outras atividades de gestão dos ativos.»;

b) O n.º 5 é suprimido;

c) É aditado o seguinte n.º:

«(31) «empresa verticalmente integrada», uma empresa em que:

- uma ou mais empresas ferroviárias são propriedade, no todo ou em parte, da mesma empresa a título de gestor de infraestrutura (sociedade *holding*), ou
- um gestor de infraestrutura é propriedade, no todo ou em parte, de uma ou de várias empresas ferroviárias, ou
- uma ou várias empresas ferroviárias são propriedade, no todo ou em parte, de um gestor de infraestrutura.»;

*c-A) É aditado o seguinte ponto:*

*'(32) «sistema de bilhética integrada», um sistema de bilhética que permite a uma pessoa efetuar uma viagem que envolva transferências dentro do mesmo modo de transporte ou entre diferentes modos de transporte, tais como comboios, autocarros, elétricos, metros, ferries ou aviões.»;*

*c-B) É aditado o seguinte ponto:*

*'(33) «Bilhete único», um ou mais bilhetes que representem um contrato de transporte relativo a uma série de serviços ferroviários explorados por uma ou mais empresas ferroviárias.»; [Alt. 52]*

*c-C) São aditados os seguintes pontos:*

*'(34) "conselho de supervisão", qualquer grupo de indivíduos designados pelos proprietários da empresa para promover os seus interesses, monitorizar e controlar o trabalho dos dirigentes e aprovar as principais decisões relativas à gestão da empresa.*

*(35) "conselho de administração", qualquer grupo de indivíduos encarregados de funções executivas da gestão corrente da empresa.";*  
*[Alt. 53]*

*(c-D) É aditado o seguinte ponto:*

*'(36) "serviços de passageiros de alta velocidade", linhas especialmente construídas para alta velocidade, equipadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h, e circulando a tais velocidades durante a maior parte do trajeto.".* [Alt. 54]

2. No artigo 6.º, o n.º 2 é suprimido;

2-A. *É aditado o seguinte artigo:*

*"Artigo 6.º-A*

*Desde que não surja qualquer conflito de interesses e que a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis esteja garantida, nada na presente diretiva deve impedir os Estados-Membros de autorizar o gestor de infraestrutura a celebrar acordos de cooperação, de forma transparente e não discriminatória, com um ou vários candidatos, relativamente a uma linha específica ou a uma parte local ou regional da rede, a fim de conferir incentivos financeiros destinados a aumentar a eficiência da sua cooperação relativamente à parte da rede em causa. Esses incentivos podem consistir em reduções ou em aumentos das taxas de utilização das vias correspondentes a possíveis reduções de custos ou aumentos de receitas para a empresa ferroviária ou para o gestor de infraestrutura resultantes dessa cooperação. A referida cooperação deve ter como objetivo conseguir uma gestão mais eficiente das perturbações, dos trabalhos de manutenção ou do congestionamento da infraestrutura, bem como de uma linha ou de uma parte da rede propensa a atrasos, ou então reforçar a segurança.*

*A duração dessa cooperação deve ser limitada no máximo a cinco anos e pode ser renovável. O gestor de infraestrutura deve informar a entidade reguladora referida no artigo 55.º acerca da cooperação planeada. A entidade reguladora deve dar a sua aprovação prévia ao acordo de cooperação, solicitar a sua modificação ou rejeitá-lo caso as condições acima referidas não estejam satisfeitas. Pode solicitar a modificação do acordo em qualquer altura durante toda a vigência do mesmo. O gestor de infraestrutura deve informar o Comité de Coordenação referido no artigo 7.º-D sobre o acordo de cooperação. Este número não é aplicável à cooperação autorizada ao abrigo dos artigos 7.º-A e 7.º-B entre o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias que façam parte da mesma empresa verticalmente integrada. [Alt. 120]*

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

«Artigo 7.º

Separação institucional do gestor de infraestrutura

1. Os Estados Membros asseguram que o gestor de infraestrutura ~~desempenha todas as funções referidas no artigo 3.º, n.º 2,~~ e é independente das empresas ferroviárias.

*Quando, à data de entrada em vigor da presente directiva, alguns itens da infraestrutura ferroviária, tal como definidos no Anexo I, sejam detidos e geridos por empresas que não o gestor de infraestrutura, os Estados-Membros podem decidir que essas disposições devem manter-se, desde que essas empresas sejam juridicamente distintas e independentes de qualquer empresa ferroviária.*

**[Alt. 121]**

Para garantir a independência do gestor de infraestrutura, os Estados-Membros asseguram que os gestores de infraestrutura estão organizados numa entidade juridicamente distinta das empresas ferroviárias.

2. Os Estados-Membros asseguram também que a(s) mesma(s) pessoa(s) pessoa(s) singular(es) ou coletiva(s) não são autorizadas:
- a) A, direta ou indiretamente, exercer controlo na aceção do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho\*, ser titular de qualquer interesse financeiro ou exercer qualquer direito sobre uma empresa ferroviária e sobre um gestor de infraestrutura, simultaneamente;
  - b) A designar os membros do conselho de supervisão, do conselho de administração ou dos órgãos que representem legalmente um gestor de infraestrutura e, ao mesmo tempo, direta ou indiretamente, exercer controlo, ser titular de qualquer interesse financeiro ou exercer qualquer direito sobre uma empresa ferroviária;
  - c) A ser, ao mesmo tempo, membro do conselho de supervisão, do conselho de administração ou dos órgãos que representem legalmente uma empresa ferroviária e dos órgãos correspondentes de um gestor de infraestrutura;

- d) A gerir a infraestrutura ferroviária ou fazer parte da administração do gestor de infraestrutura e, ao mesmo tempo, direta ou indiretamente, exercer controlo, ser titular de qualquer interesse financeiro ou exercer qualquer direito sobre uma empresa ferroviária, ou, reciprocamente, a gerir a empresa ferroviária ou fazer parte da sua administração e, ao mesmo tempo, direta ou indiretamente, exercer controlo, ser titular de qualquer interesse ou exercer qualquer direito sobre um gestor de infraestrutura.
3. Para efeitos da aplicação do presente artigo, sempre que a pessoa a que se refere o n.º 2 for um Estado-Membro ou outro organismo público, duas autoridades públicas que sejam independentes e juridicamente distintas uma da outra e que exerçam controlo ou outros direitos mencionados no n.º 2 sobre o gestor de infraestrutura, por um lado, e sobre a empresa ferroviária, por outro, não podem ser considerados a mesma pessoa ou as mesmas pessoas.
4. Desde que não surjam conflitos de interesses e que a confidencialidade das informações sensíveis do ponto de vista comercial seja garantida, o gestor de infraestrutura pode subcontratar trabalhos específicos de desenvolvimento, renovação e manutenção, sobre as quais conservará o poder decisório, a empresas ferroviárias ou a qualquer outra entidade que atue sob a supervisão do gestor de infraestrutura.



*4-A. Desde que as disposições relativas à separação institucional do gestor de infraestrutura, tal como previsto nos n.ºs 1 a 3, sejam respeitadas, desde que não surja qualquer conflito de interesses, e desde que a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis esteja garantida, os Estados-Membros podem autorizar o gestor de infraestrutura a celebrar acordos de cooperação de forma transparente e não discriminatória, com um ou vários candidatos, relativamente a uma linha específica ou a uma parte local ou regional da rede, a fim de incentivar esse candidato a aumentar a eficiência da sua cooperação relativamente à parte da rede em causa. Esses incentivos devem consistir em reduções das taxas de utilização das vias correspondentes a possíveis reduções de custos para o gestor de infraestrutura resultantes dessa cooperação. A referida cooperação deve ter como objetivo conseguir uma gestão mais eficiente das perturbações, dos trabalhos de manutenção ou do congestionamento da infraestrutura, bem como de uma linha ou de uma parte da rede propensa a atrasos, ou então reforçar a segurança. A duração dessa cooperação deve ser limitada, no máximo, a cinco anos e pode ser renovável. O gestor de infraestrutura deve informar a entidade reguladora referida no artigo 55.º acerca da cooperação planeada. A entidade reguladora deve dar a sua aprovação prévia ao acordo de cooperação, solicitar a sua modificação ou rejeitá-lo caso as condições acima referidas não estejam satisfeitas. Pode solicitar a modificação do acordo em qualquer altura durante toda a vigência do mesmo. O gestor de infraestrutura deve informar o Comité de Coordenação referido no artigo 7.º-D acerca da cooperação planeada. [Alt. 56]*

5. Caso, ~~à data de entrada em vigor da presente diretiva,~~ o gestor de infraestrutura constitua parte de uma empresa verticalmente integrada, os Estados-Membros podem decidir não aplicar os n.ºs 2 a 4 do presente artigo. Nesse caso, o Estado-Membro em causa deve assegurar que o gestor da infraestrutura ~~executa todas as funções a que se refere o artigo 3.º, n.º 2, e que~~ tem efetiva independência organizativa e decisória de qualquer empresa ferroviária, de acordo com os requisitos estabelecidos nos artigos 7.º-A a ~~7.º-C~~ e 7.º-B.

---

\* JO L 24 de 29.1.2004, p. 1. [Alt. 122]

4. São aditados os seguintes artigos:

«Artigo 7.º-A

Independência efetiva do gestor de infraestrutura no âmbito de uma empresa verticalmente integrada

1. Os Estados-Membros devem assegurar que o gestor de infraestrutura ~~deve estar~~ *está* organizado numa entidade juridicamente distinta das empresas ferroviárias ou da sociedade *holding* que controle essas empresas e de outras entidades jurídicas pertencentes a uma empresa verticalmente integrada.

2. As entidades jurídicas incluídas na empresa verticalmente integrada que operem nos mercados de serviços de transporte ferroviário não podem ter qualquer participação financeira ~~direta ou indireta~~ no gestor de infraestrutura, ***quer direta ou indireta, quer através de filiais***. Do mesmo modo, o gestor de infraestrutura não pode ter qualquer participação financeira ~~direta ou indireta~~ nas entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada que operem nos mercados de serviços de transporte ferroviário, ***quer direta ou indireta, quer através de filiais***.

***Esta disposição não deve constituir porém obstáculo à existência de uma empresa verticalmente integrada em que uma ou várias empresas ferroviárias são propriedade, no todo ou em parte, da mesma empresa enquanto gestor de infraestrutura (sociedade holding).***

3. As receitas do gestor de infraestrutura não podem ser utilizadas para financiar outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada, mas apenas para financiar as atividades do gestor da infraestrutura e . *Deve ser possível* pagar dividendos ao proprietário final da empresa verticalmente integrada. ⊖ *Esses dividendos pagos pelo* gestor de infraestrutura *devem ser atribuídos para serem utilizados em investimento na renovação da infraestrutura em funcionamento e não devem impedir o gestor de infraestrutura de constituir reservas para gerir os seus lucros e prejuízos durante o ciclo económico.*

*Estas disposições não se aplicam aos investidores privados em caso de parcerias público-privadas.*

*O gestor de infraestrutura não apenas pode conceder empréstimos a nenhuma dessas entidades jurídicas, nem elas podem conceder empréstimos ao gestor de infraestrutura. às suas próprias filiais. Numa empresa verticalmente integrada os empréstimos ao gestor de infraestrutura só podem ser concedidos pela sociedade holding, e devem ser sujeitos ao acompanhamento da entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º. A sociedade holding demonstra à entidade reguladora que o empréstimo é concedido nas condições de mercado e que respeita o artigo 6.º.*

Quaisquer serviços prestados pelas outras entidades jurídicas ao gestor de infraestrutura serão baseados em contratos e pagos a preços de mercado. A dívida imputada ao gestor de infraestrutura será claramente separada da dívida imputada a outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada, e o serviço destas dívidas será separado.

A contabilidade do gestor de infraestrutura e das outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada deve ser mantida de forma a assegurar o cumprimento das presentes disposições, e a permitir separar os circuitos financeiros do gestor de infraestrutura dos dessas outras entidades.

4. ~~Sem prejuízo do disposto no artigo 8.º, n.º 4, o gestor de infraestrutura mobilizará fundos nos mercados de capitais de forma independente e não através de outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada. Do mesmo modo, essas outras entidades jurídicas não podem mobilizar fundos através do gestor de infraestrutura.. [Alt. 123]~~
5. O gestor de infraestrutura deve manter registos pormenorizados das relações comerciais e financeiras com as outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada e disponibilizá-los à entidade reguladora a pedido desta, em conformidade com o artigo 56.º, n.º 12.

Artigo 7.º-B

Independência efetiva do pessoal e de gestão do gestor de infraestrutura no seio de uma empresa verticalmente integrada

1. Sem prejuízo das decisões tomadas pela entidade reguladora ao abrigo do artigo 56.º, o gestor da infraestrutura deverá ter **relativamente ao processo de repartição dos canais horários e à tarifação da infraestruturas**, poderes de decisão efetivos, ~~relativamente às funções descritas no artigo 3.º, n.º 2~~, independentes das outras entidades jurídicas no seio da empresa verticalmente integrada.

A estrutura global de gestão e os estatutos do gestor da infraestrutura devem garantir que nenhuma das outras entidades jurídicas no seio da empresa verticalmente integrada determinem, direta ou indiretamente, o comportamento do gestor da infraestrutura relativamente ~~às suas funções~~ **ao processo de repartição dos canais horários e à tarifação da infraestruturas**.

***Os membros do conselho de supervisão e do conselho de administração do gestor de infraestrutura, bem como os gestores que respondem diretamente perante eles agem de acordo com estes princípios.***

~~2. Os membros do conselho de administração e os quadros superiores do gestor de infraestrutura não podem pertencer ao conselho de supervisão ou ao conselho de administração, nem ser quadros superiores, de quaisquer outras entidade jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada.~~

~~Os membros do conselho de supervisão ou do conselho de administração e os quadros superiores das outras entidades jurídicas incluídas na empresa verticalmente integrada não podem pertencer ao conselho de supervisão ou ao conselho de administração, nem ser quadros superiores, do gestor de infraestrutura.~~

~~3. O gestor de infraestrutura tem um conselho de supervisão composto por representantes dos proprietários finais da empresa verticalmente integrada.~~

~~O conselho de supervisão pode consultar o comité de coordenação previsto no artigo 7.º D sobre questões que relevem da sua competência.~~



~~As decisões relativas à nomeação e recondução, às condições de trabalho, incluindo a remuneração e à cessação de funções dos membros do conselho de administração do gestor de infraestrutura são tomadas pelo Conselho de Supervisão. São notificadas à entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º a identidade e as condições que regem a duração e cessação de funções das pessoas designadas pelo conselho de supervisão para efeitos de nomeação ou recondução como membros do conselho de administração do gestor de infraestrutura, e as razões de qualquer decisão proposta para cessação de tais funções. Estas condições e as decisões referidas no presente número apenas são vinculativas se a entidade reguladora as tiver aprovado expressamente. A entidade reguladora pode levantar objeções a tais decisões se surgirem dúvidas quanto à independência profissional de uma pessoa designada para o conselho de administração, ou em caso de cessação prematura de funções de um membro do conselho de administração do gestor de infraestrutura. São concedidos direitos de recurso efetivos para a entidade reguladora aos membros do conselho de administração que desejem apresentar queixa contra a cessação prematura das respetivas funções.~~

4. ~~Por um período de três anos, depois de deixarem o gestor de infraestrutura, os membros do conselho de supervisão ou do conselho de administração e os quadros superiores do gestor de infraestrutura não serão autorizados a ocupar qualquer lugar de direção em qualquer outra das entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada. Por um período de três anos, depois de deixarem as outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada, os membros dos seus conselhos de supervisão ou administração e os seus quadros superiores não serão autorizados a ocupar qualquer lugar de direção no gestor de infraestrutura.~~
5. O gestor de infraestrutura deve dispor do seu próprio pessoal e estar localizado ~~verticalmente integrada. O acesso aos sistemas de informação deve estar protegido para assegurar a independência do gestor de infraestrutura. Os contactos com as~~ *de gestão. As informações sensíveis na posse do gestor de infraestrutura devem ser devidamente protegidas e não transmitidas a outras entidades.*

O gestor de infraestrutura *pode proporcionar ao seu pessoal serviços sociais, nomeadamente os prestados por escolas, creches, centros desportivos e restaurantes, nas instalações utilizadas pelas* outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada. ~~devem estar claramente limitados, por regras internas ou por contratos de trabalho, às comunicações oficiais relacionadas com o exercício das funções do gestor de infraestrutura que também sejam exercidas em relação a outras empresas ferroviárias fora da empresa verticalmente integrada. As transferências de outro pessoal distinto do referido na alínea e) entre~~ O gestor de infraestrutura *pode cooperar com outras entidades das empresas verticalmente integradas no que diz respeito ao desenvolvimento dos seus sistemas de informação.* ~~e as outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada apenas são possíveis se puder ser garantido que entre eles não serão transmitidas informações sensíveis.~~

*A entidade reguladora deve aprovar ou solicitar alterações às medidas relativas à execução do primeiro e segundo parágrafos do presente número, com o objetivo de garantir a independência do gestor de infraestrutura. A entidade reguladora pode solicitar à empresa integrada o fornecimento de qualquer informação que considere necessária.*

6. O gestor de infraestrutura deve dispor da capacidade organizativa necessária para desempenhar todas as suas funções. ~~de forma independente das outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada e não está autorizado a delegar nessas entidades o exercício destas funções nem de quaisquer atividades com elas relacionadas.~~

*Desde que não surjam conflitos de interesses e que seja garantida a confidencialidade das informações sensíveis do ponto de vista comercial, o gestor de infraestrutura pode subcontratar trabalhos específicos de desenvolvimento, renovação e manutenção, sobre as quais conservará o poder decisório, a empresas ferroviárias ou a qualquer outra entidade que atue sob a supervisão do gestor de infraestrutura.*

- ~~7. Os membros dos conselhos de supervisão e de administração e os quadros superiores do gestor de infraestrutura não podem ser titulares de qualquer interesse em quaisquer outras entidades pertencentes à empresa verticalmente integrada, nem delas receber, direta ou indiretamente, qualquer benefício financeiro. Os elementos da sua remuneração baseados no desempenho não podem depender dos resultados empresariais de quaisquer outras entidades jurídicas pertencentes à empresa verticalmente integrada, nem dos de quaisquer outras entidades jurídicas sob o seu controlo, mas exclusivamente dos resultados do gestor de infraestrutura. [Alt. 124/rev]~~

## ~~Artigo 7.º C~~

### ~~Procedimento de verificação da conformidade~~

- ~~1. — A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão decide se os gestores de infraestrutura que façam parte de uma empresa verticalmente integrada cumprem os requisitos dos artigos 7.º A e 7.º B e se a implementação dessas exigências é apropriada para assegurar uma igualdade de tratamento a todas as empresas ferroviárias, bem como a inexistência de distorções de concorrência no mercado em causa.~~
  
- ~~2. — A Comissão deverá ter o direito de pedir todas as informações necessárias, num prazo razoável, ao Estado-Membro no qual está sediada a empresa verticalmente integrada. A Comissão consulta o organismo ou organismos respeitantes e, se for o caso, a rede de entidades reguladoras referidas no artigo 57.º. —~~

- ~~3. Os Estados Membros podem limitar os direitos de acesso previstos no artigo 10.º às empresas ferroviárias que fazem parte da empresa verticalmente integrada à qual pertence o gestor da infraestrutura visado, se a Comissão informar os Estados-Membros de que nenhum pedido foi introduzido de acordo com o n.º 1 ou na pendência da análise do pedido pela Comissão ou se esta decidir, de acordo com o procedimento visado no artigo 62.º, n.º 2, que:~~
- ~~a) os pedidos de informação formulados pela Comissão de acordo com o n.º 2 não receberam respostas satisfatórias, ou~~
  - ~~b) o gestor de infraestrutura visado não respeita as exigências dos artigos 7.º A e 7.º B, ou~~
  - ~~e) a implementação das exigências dos artigos 7.º A e 7.º B é insuficiente para garantir uma igualdade de tratamento para todas as empresas ferroviárias e a ausência de distorção de concorrência no Estado-Membro no qual o gestor de infraestrutura visado está sediado.~~

~~A Comissão decide num prazo razoável.~~

4. ~~O Estado-Membro visado pode pedir à Comissão para revogar a decisão que tomou ao abrigo do n.º 3, de acordo com o procedimento do artigo 62.º, n.º 2, desde que este demonstre, a contento da Comissão, que os motivos que levaram à decisão já não existem. A Comissão deve decidir num prazo razoável.~~
5. ~~Sem prejuízo dos n.ºs 1 a 4, a observância dos requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 4 dos artigos 7.º A e 7.º B deverá ser acompanhada pela entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º. Os candidatos têm o direito de recorrer para a entidade reguladora caso considerem que estes requisitos não estão a ser cumpridos. Na sequência do recurso, a entidade reguladora decide, nos prazos indicados no artigo 56.º, n.º 9, sobre as medidas necessárias para resolver a situação. [Alt. 101 e 125/rev]~~

## Artigo 7.º-C

### Comité de Coordenação

1. Os Estados-Membros asseguram que os gestores de infraestrutura instituem e organizam comités de coordenação para cada rede. A participação neste comité estará aberta, ~~pelo menos,~~ ao gestor de infraestrutura, aos candidatos conhecidos na aceção do artigo 8.º, n.º 3, e, mediante pedido, aos potenciais candidatos, às suas organizações representativas, aos representantes dos utilizadores dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros e, se for caso disso, às autoridades regionais e locais, *incluindo as autoridades competentes*. Os representantes do Estado-Membro e a entidade reguladora em causa serão convocados, na qualidade de observadores, para as reuniões do Comité de Coordenação. [Alt. 59]
2. O Comité de Coordenação apresenta propostas ou aconselha o gestor de infraestrutura e, se for caso disso, o Estado-Membro relativamente:
  - a) Às necessidades dos candidatos em matéria de manutenção e desenvolvimento da capacidade da infraestrutura;



- b) Ao conteúdo dos objetivos de desempenho direcionados para os utilizadores incluídos nos contratos a que se refere o artigo 30.º e dos incentivos a que se refere n.º 1 do mesmo artigo, e sua aplicação;
- c) Ao conteúdo e à aplicação das especificações da rede a que se refere o artigo 27.º;
- d) Ao quadro e regras de tarifação definidos pelo Estado e ao regime de tarifação estabelecido pelo gestor de infraestrutura em conformidade com o disposto no artigo 29.º, bem como ao nível e à estrutura das taxas de utilização da infraestrutura;
- e) Ao processo de repartição da capacidade de infraestrutura, incluindo os critérios de prioridade utilizados na repartição da capacidade entre as diferentes categorias de utilizadores da infraestrutura; ***os princípios de coordenação em caso de pedidos divergentes para operar um serviço ferroviário são regidos pelo artigo 46.º, n.º 4; [Alt. 60]***
- f) Às questões de intermodalidade;
- g) A qualquer outra questão relacionada com as condições de acesso e utilização da infraestrutura e com a qualidade dos serviços do gestor de infraestrutura;

*g-A) Aos problemas que se colocam aos utilizadores dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros, tais como, por exemplo, o desempenho dos serviços, as taxas de utilização da infraestrutura e o montante e a transparência dos preços dos serviços ferroviários.*

*Sem prejuízo do sigilo comercial*, o Comité de Coordenação é competente para requerer ao gestor de infraestrutura as informações que considere relevantes sobre as alíneas a) a g) *g-A)*, a fim de poder levar a cabo estas atribuições. [Alt. 62]

3. O Comité de Coordenação elabora o regulamento interno, que inclui, nomeadamente, regras sobre a participação e a periodicidade das reuniões, que deverão ser, no mínimo, trimestrais. *O regulamento interno deve prever, nomeadamente, a consulta periódica dos utilizadores de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros e dos representantes dos trabalhadores do sector ferroviário, pelo menos anualmente.* Anualmente, será enviado ao gestor de infraestrutura, ao Estado-Membro, à entidade reguladora em causa, *aos utilizadores de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros e aos representantes dos trabalhadores do sector ferroviário* e à Comissão um relatório dos debates do Comité de Coordenação com a indicação das respetivas posições tomadas pelos membros do comité. [Alt. 63]

## Artigo 7.º-D

### Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura

1. Os Estados-Membros asseguram que os gestores de infraestrutura participem e cooperem numa rede para desenvolver a infraestrutura ferroviária da União, **e para assegurar** designadamente:
  - i) uma execução atempada e eficiente da rede transeuropeia de transportes, incluindo os corredores da rede principal, os corredores de transporte ferroviário de mercadorias previstos no Regulamento (CE) n.º 913/2010\* e o Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) estabelecido na Decisão 2012/88/UE\*\* e,
  - ii) **a facilitação de serviços de passageiros transfronteiriços eficientes e eficazes a nível da UE, incluindo a cooperação transfronteiriça para eliminar estrangulamentos.**

***1-A. A rede deve também estabelecer princípios gerais comuns em matéria de tarifação para serviços de passageiros transfronteiriços que operem em mais de uma rede nos termos do artigo 37.º, bem como em matéria de repartição da capacidade, na aceção do artigo 40.º. Estes princípios comuns ficam sujeitos ao parecer da rede de entidades reguladoras a que se refere o artigo 57.º. [Alt. 64]***

A Comissão será membro da Rede. Coordenará e apoiará o seu trabalho e, se for caso disso, formulará recomendações a ela dirigidas. A Comissão assegurará a cooperação ativa dos gestores de infraestrutura pertinentes

***2. A Rede participa nas atividades de acompanhamento do mercado a que se refere o artigo 15.º e procede a uma avaliação comparativa da eficiência e da eficácia dos gestores de infraestrutura com base em indicadores e critérios de qualidade comuns, como a fiabilidade, a capacidade, a disponibilidade, a pontualidade e a segurança das suas redes, a qualidade e a utilização dos ativos, a manutenção, as renovações, as melhorias, os investimentos e a eficiência financeira e a transparência do quadro e das regras de tarifação. [Alt. 65]***

3. A Comissão, *tendo em conta os pontos de vista expressos pela rede*,  ~~pode adotar~~ *adota* medidas que especifiquem os princípios e práticas comuns da Rede, em especial para assegurar a coerência da avaliação comparativa, e os procedimentos a observar para cooperar no seu âmbito. Essas medidas são adotados por meio de um ato de ~~execução~~ *delegado* em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo ~~62.º, n.º 3~~ *60.º*

---

\* JO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

\*\* JO L 51 de 23.2.2012, p. 51» . [Alt. 66]

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

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

«2. 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 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.»;

a-A) *É inserido o seguinte número:*

*"2-A Um Estado-Membro não é obrigado a conceder o direito de acesso à infraestrutura, para efeitos de exploração de todo o tipo de serviços, a empresas ferroviárias controladas direta ou indiretamente por uma pessoa ou pessoas de um país terceiro ou de países terceiros que não concedam às empresas da União direitos de acesso à infraestrutura e às instalações de serviço, em condições de natureza semelhante às especificadas na presente diretiva. Para efeitos da aplicação do presente número, o controlo decorre dos direitos, contratos ou outros meios que conferem, isoladamente ou em conjunto, e tendo em conta as circunstâncias de facto e de direito, a possibilidade de exercer uma influência determinante sobre a atividade de uma empresa e, nomeadamente:*

- a) Direitos de propriedade, de uso ou de fruição sobre a totalidade ou parte dos ativos de uma empresa;*
  - b) Direitos ou contratos que conferem influência determinante na composição, na votação ou nas decisões dos órgãos de uma empresa."*
- [Alt. 67]**

b) São suprimidos os n.<sup>os</sup> 3 e 4.

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

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

«1. Os Estados-Membros podem limitar o direito de acesso previsto no artigo 10.º, n.º 2, aos 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(s) contrato(s) de serviço público em questão. ***O direito de acesso dos serviços de passageiros de alta velocidade previsto no artigo 10.º, n.º 2, não pode ser limitado.***»;

***As autoridades competentes e os gestores de infraestrutura devem comunicar previamente, a todas as partes interessadas, os pedidos de capacidade efetuados nos termos do Regulamento (CE) n.º 1370/2007\* que possam entrar em conflito com os direitos de acesso nos termos do artigo 10.º da presente diretiva.***

***Todos os serviços de transporte de passageiros não abrangidos por um contrato de serviço público são considerados serviços de acesso livre.***

*Se uma autoridade competente criar um novo contrato de serviço público ou alargar o âmbito de aplicação de um contrato já existente, com vista à utilização de mais capacidade de infraestrutura do que a utilizada anteriormente, as empresas prestadoras de serviços de acesso livre suscetíveis de ser afetadas por essa decisão não ficam sujeitas a quaisquer limitações de direitos de acesso.*

---

\* *Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos do Conselho (CEE) N.ºs 1191/69 e 1107/70 (JO L 315 de 3.12.2007, p. 1).[Alt. 68]*

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

«Para determinar os riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público, as entidades reguladoras relevantes a que se refere o artigo 55.º farão uma análise económica objetiva e basearão a sua decisão em critérios predefinidos.



*Tais critérios abrangerão, entre outros, o impacto do exercício do direito de acesso na rentabilidade de quaisquer serviços incluídos num contrato de serviço público, nomeadamente os impactos daí decorrentes no custo líquido para as autoridades públicas competentes que tenham adjudicado o contrato, a procura por parte dos passageiros, o preço dos bilhetes, as modalidades de emissão de bilhetes, a localização e o número de estações, bem como os horários e a frequência do novo serviço proposto, que são definidos pela entidade reguladora referida no artigo 55.º em conformidade com as medidas de execução previstas no n.º 4 do presente artigo. A avaliação deve demonstrar se a viabilidade dos serviços prestados ao abrigo do contrato de serviço público é ou não afetada por um serviço de livre acesso.*

*O equilíbrio económico do contrato de serviço público não se considera comprometido se a entidade reguladora previr que o potencial novo serviço seja mais gerador do que eliminador de receitas para o setor ferroviário e que a perda de receitas, se as houver, para o conjunto de serviços constante do(s) contrato(s) de serviço público não seja substancial. Em conformidade com essa análise e com a decisão da entidade reguladora relevante, os Estados-Membros devem poder autorizar, alterar ou recusar o direito de acesso ao serviço de passageiros solicitado.*

c) *São inseridos os seguintes parágrafos:*

*«2-A. Sempre que um contrato de serviço público for adjudicado através de um concurso público em conformidade com a legislação da União, os Estados-Membros podem, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, limitar o direito de acesso previsto no artigo 10.º, n.º 2, da presente diretiva durante a vigência desse contrato de serviço público a serviços entre um local de partida e um destino abrangidos por esse contrato de serviço público. A informação de que o direito de acesso é limitado é tornada pública aquando da abertura do concurso para esse contrato de serviço público. Qualquer novo serviço na aceção do artigo 10.º, n.º 2, que a entidade reguladora prevê sobretudo que seja gerador em vez de absorvedor de receitas para o setor ferroviário e em que a perda de receitas, se as houver, para o conjunto de serviços constante do contrato de serviço público não seja substancial não deve ser limitado no seu acesso.*

*As limitações referidas no presente parágrafo não podem criar restrições ao direito de embarcar e desembarcar passageiros em qualquer estação situada ao longo do trajeto de um serviço internacional, nomeadamente em estações situadas no mesmo Estado-Membro.*

**2-B. A entidade ou entidades reguladoras que efetuam as análises referidas nos n.ºs 2 e 2-A** determinarão esses riscos a pedido de uma das seguintes entidades, apresentado no prazo de um mês a contar da data de ~~transmissão~~ **recepção** da informação sobre o serviço de transporte de passageiros pretendido a que se refere o artigo 38.º, n.º 4:

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

**d-A) A empresa ferroviária que solicitou capacidade nos termos do artigo 38.º, n.º 4.»; [Alt. 69 e 114]**

d) ~~O n.º 3~~ *passa Os n.ºs 3 e 4 passam* a ter a seguinte redação:

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

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

~~Case~~ *Se* a entidade reguladora ~~decida~~ *decidir, nos termos do n.º 2*, que o equilíbrio económico de um contrato público seria comprometido pelo pretendido serviço de transporte de passageiros a que o artigo 38.º, n.º 4, se refere, deve indicar as eventuais alterações que, uma vez introduzidas nesse serviço, assegurariam o cumprimento das condições necessárias para a concessão do direito de acesso previsto no artigo 10.º, n.º 2.»;

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. ***Os referidos atos delegados devem ser*** adotados pelo procedimento a que se refere o artigo 60.º"; [Alt. 70]

e) É suprimido o n.º 5.

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

«Artigo 13.º-A

Sistemas comuns de informação e de bilhética ~~integrada~~ [Alt. 71]

1. ~~Sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1371/2007<sup>1</sup> e da Diretiva 2010/40/UE<sup>2</sup>,~~

***Todos os dados relativos à gestão de horários devem ser considerados dados públicos e disponibilizados em conformidade.***

---

<sup>1</sup>— JO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

<sup>2</sup>— JO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

*Não obstante o disposto no Regulamento (CE) n.º 1371/2007 e na Diretiva 2010/40/UE, os Estados-Membros devem exigir a todas as partes interessadas do setor ferroviário, designadamente, empresas ferroviárias, gestores de infraestrutura e vendedores de bilhetes, a utilização, até 12 de dezembro de 2019, de um sistema interoperável de informações de viagem e bilhética que cumpra o objetivo de permitir que os passageiros tenham acesso a todos os dados necessários.*

*Os Estados-Membros devem exigir a cooperação das empresas ferroviárias na criação, até 12 de dezembro de 2019, de um sistema comum de informações de viagem e bilhética para a emissão de bilhetes, bilhetes únicos e reservas para todos os serviços públicos ferroviários de passageiros prestados no âmbito de um contrato de serviço público nos termos do Regulamento (CE) N.º 1370/2007, ou devem decidir conferir às autoridades relevantes o poder de criar o referido sistema. Esses sistemas não devem gerar distorções do mercado nem discriminação entre empresas ferroviárias. Deve ser gerido por uma entidade jurídica pública ou privada, ou por uma associação de todas as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros.*

*As empresas ferroviárias que prestam serviços comerciais de transporte público de passageiros terão acesso não discriminatório a este sistema para efeitos da prestação de informações ou da venda de bilhetes no âmbito do transporte público ferroviário de passageiros como valor acrescentado aos seus próprios serviços de transporte.*

*Qualquer sistema deve ser concebido de forma a ser interoperável, em conformidade com a Diretiva 2008/57/CE e com as especificações técnicas básicas sobre as aplicações telemáticas. Aplicará esses requisitos técnicos a fim de garantir, em particular, a coerência do sistema de tarifação e de compensação, a confidencialidade da informação comercial, a proteção dos dados pessoais e a conformidade com as regras da concorrência. Todo o sistema ou aplicação que ofereça serviços adicionais aos passageiros será interoperável com estas especificações técnicas.*

*Os Estados-Membros garantem um acesso livre e não discriminatório às especificações técnicas básicas sobre aplicações telemáticas.*

*Todo o acordo comercial entre participantes estará em conformidade com as regras de concorrência.*

*As despesas de um sistema deste tipo serão divididas equitativamente entre os participantes, de modo a que reflita as suas respetivas contribuições*

*A entidade reguladora garantirá que tais sistemas de bilhética funcional não origina distorção do mercado nem discriminação entre empresas ferroviárias.*

Os Estados-Membros podem **também** exigir que as empresas ferroviárias ~~que prestam serviços nacionais de transporte de passageiros~~ **e os prestadores de serviços de transporte de passageiros através de outros modos de transporte** participem num sistema comum **interoperável** de ~~informação~~ **informações de viagem** e bilhética integrada para a venda de bilhetes, bilhetes únicos e reservas, ou decidir delegar poderes nas autoridades ~~competentes~~ **relevantes** para criarem um tal sistema. Se este for criado, os Estados-Membros garantirão que ele não gera distorções do mercado nem resulta em qualquer discriminação entre empresas ferroviárias **e outros prestadores de serviços de transporte de passageiros** e que é gerido por uma entidade jurídica pública ou privada, ou por uma associação de todas as empresas ~~ferroviárias~~ que prestam serviços de transporte de passageiros. [Alt. 72]



2. *Os No que respeita aos grandes eixos ferroviários da União, os Estados-Membros devem delinear e coordenar exigirão que as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros adotem e coordenem planos de emergência nacionais para prestar assistência aos passageiros, na aceção do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 tendo em conta a Decisão 2008/164/CE da Comissão\*, em caso de perturbação importante dos serviços provocada por uma catástrofe natural ou causada pelo homem. Todas as empresas ferroviárias prestadoras de serviços de transporte de passageiros e todos os gestores de estações devem implantar o seu próprio plano de emergência em conformidade com os planos de emergência nacionais.»*

---

\* *Decisão 2008/164/CE da Comissão, de 21 de dezembro de 2007, relativa à especificação técnica de interoperabilidade "acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida" do sistema ferroviário transeuropeu convencional e de alta velocidade (JO L 64 de 7.3.2008, p. 72).[Alt. 73]*

- 7-A. *Ao artigo 19.º, é aditado o seguinte número:*

*"(d-A Se comprometem a aplicar as respetivas convenções coletivas de trabalho dos Estados-Membros em que a empresa pretende operar;» [Alt. 74]*

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

«4. Caso um candidato tencione solicitar capacidade de infraestrutura para explorar um serviço de passageiros, deve informar os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras competentes, no mínimo 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que o pedido de capacidade se refere. A fim de poderem avaliar qual é o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras em causa devem assegurar que todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público, todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º e todas as empresas ferroviárias que executam o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte de passageiros sejam informadas sem demora e, o mais tardar, no prazo de cinco dias.»

8-A. No artigo 42.º, é aditado o n.º 1-A, com a seguinte redação:

*"1-A. A fim de prevenir a discriminação de candidatos, a entidade reguladora referida no artigo 55.º da presente diretiva deve dar a sua aprovação prévia dos acordos-quadro e supervisionar um acordo-quadro em vigor por sua própria iniciativa. Um candidato tem o direito de recorrer para a entidade reguladora caso considere ter sido tratado de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesado por um acordo-quadro. Em caso de recurso contra um acordo-quadro, a entidade reguladora deve confirmar a não necessidade de alteração do acordo-quadro ou exigir a alteração do mesmo em sintonia com as diretrizes por si traçadas, até dois meses após a receção do recurso. O gestor de infraestrutura e a empresa ferroviária devem cumprir estas diretrizes logo que lhes for materialmente possível e, em qualquer caso, até um mês após a receção da notificação do pedido proveniente da entidade reguladora. A entidade reguladora deve, no exercício das funções descritas no presente número, ter em especial atenção a proteção do sigilo comercial." [Alt. 75]*

8-B. *O artigo 46.º, n.º 4 passa a ter a seguinte redação:*

*"4. Os princípios que regulam o processo de coordenação são estabelecidos nas especificações da rede. Esses princípios devem, em especial, refletir a dificuldade da organização de traçados internacionais e as incidências que qualquer modificação pode ter noutros gestores da infraestrutura. No caso de pedidos divergentes para operar um serviço ferroviário no mesmo segmento de mercado, o gestor de infraestrutura, ao efetuar a repartição da capacidade, deve apenas ter em consideração a infraestrutura em disputa e não o volume total da capacidade solicitada pelos candidatos concorrentes.».* [Alt. 76]

8-C. *O artigo 54.º, n.º 1 passa a ter a seguinte redação:*

*"1. Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor da infraestrutura deve tomar todas as medidas necessárias para reverter a situação à normalidade. Para esse efeito, deve elaborar um plano de emergência com uma lista dos diversos organismos a informar em caso de incidentes ou perturbações graves da circulação ferroviária. Em caso de perturbação com potencial impacto no tráfego transfronteiriço, o gestor de infraestrutura deve partilhar todas as informações pertinentes com os outros gestores de infraestruturas cuja rede e cujo tráfego possam ser afetados por essa perturbação. Os gestores de infraestrutura em causa devem cooperar para restabelecer a situação normal do tráfego transfronteiriço." [Alt. 77]*

8-D. *Ao artigo 55.º, é aditado o seguinte número:*

*"3-A. Os Estados-Membros asseguram que as entidades reguladoras dispõem das capacidades organizacionais e funcionais necessárias ao desempenho das funções descritas no artigo 56.º da presente diretiva e adotam, se for caso disso, um plano de ação que vise dotá-las das referidas capacidades." [Alt. 78]*

8-E. *O artigo 56.º passa a ter a seguinte redação:*

*"Artigo 56.º*

*Funções da entidade reguladora*

- 1. Sem prejuízo do disposto no artigo 46.º, n.º 6, qualquer candidato tem o direito de recorrer para esta entidade reguladora, se considerar ter sido tratado de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesado, em particular contra decisões tomadas pelo gestor da infraestrutura ou, sendo 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 as empresas pagam ou possam 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, em conformidade com o artigo 13.º.*

2. *Sem prejuízo da competência das autoridades nacionais responsáveis por assegurar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários, a entidade reguladora é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários e controla, em especial, o n.º 1, alíneas a) a g-A), por sua própria iniciativa, a fim de prevenir a discriminação de candidatos. A entidade reguladora verifica, em especial, se as especificações da rede contêm cláusulas discriminatórias ou se propiciam ao gestor da infraestrutura poderes discricionários que possam ser utilizados para discriminar candidatos.*

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\* , 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, com o objetivo de impedir os 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 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 qualquer recomendação 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 ter a capacidade organizativa necessária em termos de recursos humanos e materiais adequados à importância do setor ferroviário do Estado-Membro.*

6. *A entidade reguladora deve garantir que as taxas fixadas pelo gestor da infraestrutura cumpram o disposto no capítulo IV, secção 2, e não sejam discriminatórias. A entidade reguladora deve igualmente garantir que as taxas fixadas pelo gestor da infraestrutura, pelos operadores de instalações de serviço ou pelas empresas ferroviárias para o acesso, incluindo o acesso às vias, às estações, aos edifícios correspondentes e aos restantes equipamentos, incluindo os dispositivos de apresentação de informações relativas à viagem, não são discriminatórias. Para o efeito, qualquer alteração planeada da estrutura ou do nível das taxas referidas no presente número deverá ser comunicada à entidade reguladora o mais tardar dois meses antes da data de entrada em vigor prevista das taxas. A entidade reguladora pode solicitar uma redução ou um aumento associado à alteração prevista, o seu adiamento para uma data ulterior ou a sua anulação, o mais tardar um mês antes da data de entrada em vigor prevista. A negociação do nível das taxas de utilização da infraestrutura entre os candidatos e o gestor da infraestrutura só é permitida se for efetuada sob a supervisão da entidade reguladora. A entidade reguladora deve intervir caso as negociações possam ser contrárias ao 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 da 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 excepcionais, 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.*

9. *Cabe à entidade reguladora analisar quaisquer queixas e, se for caso disso, deve solicitar qualquer informação pertinente e iniciar consultas com todas as partes relevantes, no prazo de um mês após a receção da queixa. A entidade reguladora deve decidir de eventuais queixas, tomar medidas para resolver a situação e informar as partes relevantes sobre a sua decisão fundamentada num prazo predeterminado e razoável, e, em qualquer caso, no prazo de seis semanas a contar da data de receção de todas as informações pertinentes. Sem prejuízo da competência das autoridades nacionais da concorrência para assegurar a concorrência nos mercados de serviços ferroviários, a entidade reguladora deve, se for caso disso, decidir por sua própria iniciativa das medidas adequadas para corrigir discriminações contra candidatos, distorções do mercado e quaisquer outras situações indesejáveis nestes mercados, nomeadamente no que respeita ao n.º 1, alíneas a) a g-A).*

*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 queixa contra a 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 da infraestrutura ou determinar a alteração dessa decisão de acordo com as suas instruções. O gestor de infraestrutura cumpre a decisão da entidade reguladora, o mais tardar, um mês após ter recebido a notificação dessa decisão.*

- 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.*

12. *A entidade reguladora é competente para efetuar ou mandar efetuar auditorias ao gestor de infraestrutura, aos operadores de instalações de serviço e, se for caso disso, às empresas ferroviárias, a fim de verificar o cumprimento das disposições relativas à separação das contas estabelecidas no artigo 6.º. Neste contexto, a entidade reguladora tem o direito de solicitar todas as informações pertinentes. Mais especialmente, a entidade reguladora é competente para exigir que o gestor de infraestrutura, os operadores de instalações de serviço e todas as empresas ou outras entidades que efetuam ou integram diferentes tipos de transporte ferroviário ou de gestão da infraestrutura, conforme referido no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 13.º, apresentem, na totalidade ou em parte, as informações contabilísticas enumeradas no Anexo VIII com o grau de detalhe suficiente considerado necessário e proporcionado.*

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

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.*

---

\* JO L 191 de 18.7.2008, p. 1 [Alt. 79]

8-F. *Ao artigo 57.º é aditado o seguinte número:*

*"9-A. Se um candidato considerar que a decisão de um gestor de infraestruturas obsta ao desenvolvimento de um serviço internacional, pode recorrer à rede de entidades reguladoras a fim de obter o seu parecer. A entidade reguladora nacional em causa será simultaneamente informada disso. A rede deve, se for caso disso, pedir explicações ao gestor de infraestrutura e, em qualquer caso, às entidades reguladoras nacionais em causa. A rede adota e publica o seu parecer e comunica-o à entidade reguladora nacional em causa.*

*A rede de entidades reguladoras apresentará à Comissão um relatório anual sobre a sua atividade. A Comissão informa o Parlamento Europeu e o Conselho.*

*No prazo de um ano após a entrada em vigor da presente diretiva, e o mais tardar em 13 de dezembro de 2019, a Comissão adota uma proposta legislativa com vista a estabelecer a rede europeia das entidades reguladoras nacionais e dotá-la de personalidade jurídica, atribuindo-lhe funções de controlo e de arbitragem no domínio dos problemas de natureza supranacional e uma função de recurso contra as decisões das entidades reguladoras. Essa nova entidade substituirá a rede europeia de entidades reguladoras." [Alt. 80]*



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

«1. Até 31 de dezembro de 2024, a Comissão avalia o impacto da presente diretiva no setor ferroviário e apresenta um relatório sobre a sua aplicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões». ***Essa avaliação deve ter em conta as opiniões expressas pela entidade reguladora europeia sobre a subsistência ou não de práticas discriminatórias ou de outros tipos de distorção da concorrência bem como as opiniões expressas pelos parceiros sociais no comité de diálogo social relevante da União. [Alt. 81]***

Até à mesma data, a Comissão ~~Comissão~~ ***entidade reguladora europeia*** avalia se ainda subsistem práticas discriminatórias ou outros tipos de distorções de concorrência ~~em relação aos gestores de infraestruturas que façam parte de uma empresa verticalmente integrada~~ ***e publica recomendações para a adoção de medidas políticas suplementares***. A Comissão deverá propor, caso seja apropriado, novas medidas legislativas ***com base nessas recomendações***. [Alt. 82]

*A Comissão deve, o mais tardar 18 meses após a entrada em vigor da presente diretiva, avaliar o impacto da mesma no desenvolvimento do mercado de trabalho do pessoal ferroviário de bordo e, se adequado, propor novas medidas legislativas sobre a certificação do referido pessoal ferroviário de bordo." [Alt. 83]*

*Artigo 1.º-A*

*O Regulamento (CE) n.º 1371/2007 é alterado do seguinte modo:*

*No artigo 2.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:*

- '3. *A partir da data de entrada em vigor do presente regulamento, são aplicáveis a todos os serviços de transporte ferroviário de passageiros da União os artigos 9.º, 10.º, 11.º, 12.º, 19.º, 20.º, n.º 1, e 26.º." [Alt. 84]*

*Artigo 2.º*

1. Os Estados-Membros adotam e publicam as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva o mais tardar...<sup>\*</sup>. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

---

<sup>\*</sup> JO: Inserir a data correspondente a 18 meses após a sua entrada em vigor

*Artigo 3.º*

1. A presente diretiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia. ***É disponibilizada na sua versão consolidada, juntamente com a Diretiva 2012/34/UE que altera, no prazo de três meses após a sua publicação. [Alt. 85]***
2. Os n.ºs 5 a 8 do artigo 1.º são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2018 [a tempo do horário de serviço com início em 14 de dezembro de 2019].

***Até à data de aplicação do n.º 5 e sem prejuízo dos serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros, os Estados-Membros não são obrigados a conceder o direito de acesso às empresas ferroviárias e às filiais por elas direta ou indiretamente controladas, licenciadas num Estado-Membro em que não sejam conferidos direitos de acesso de natureza semelhante. [Alt. 86]***

*Artigo 4.º*

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ,

*Pelo Parlamento Europeu*

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

*O Presidente*