



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

No Livro Branco sobre a política de transportes, adotado em 28 de março de 2011¹, a Comissão expôs a sua visão de um espaço ferroviário único europeu com um mercado ferroviário interno onde as empresas ferroviárias europeias possam prestar serviços sem enfrentarem obstáculos técnicos e administrativos desnecessários.

Várias iniciativas políticas reconheceram as potencialidades da infraestrutura ferroviária como espinha dorsal do mercado interno e motor do desenvolvimento sustentável. As conclusões do Conselho Europeu de janeiro de 2012 realçaram a importância de libertar o potencial de crescimento de um mercado único totalmente integrado, incluindo medidas relativas às indústrias em rede. A Comunicação da Comissão intitulada «Ação para a estabilidade, o crescimento e o emprego», adotada em 30 de maio de 2012, destacou a importância de se continuar a reduzir a carga regulamentar e as barreiras à entrada no setor ferroviário. Similarmente, a Comunicação da Comissão intitulada «Uma melhor governação para o mercado único», adotada em 8 de junho de 2012², também salientou a importância do setor dos transportes.

Na última década, três «pacotes» legislativos ferroviários procuraram abrir os mercados nacionais e tornar o caminho-de-ferro mais competitivo e interoperável a nível da UE. O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, publicado em dezembro de 2007, estabeleceu um quadro para a adjudicação de contratos de serviços públicos e a compensação por obrigações de serviço público, mas não uma abordagem comum para a adjudicação de contratos relativos aos serviços de transporte ferroviário de passageiros. Apesar da nova legislação da UE, a quota de mercado do modo ferroviário no transporte intra-UE tem permanecido modesta.

1.2 Problemas a resolver

As partes interessadas consideram que, ao abrigo do quadro jurídico atual, os serviços de transporte ferroviário de passageiros apresentam resultados insuficientes em termos de qualidade de serviço e eficiência operacional. Na sondagem Eurobarómetro realizada em 2012, 54% dos inquiridos afirmaram não estar satisfeitos com os seus sistemas ferroviários nacionais e regionais. No Painel de Avaliação dos Mercados de Consumo de 2011³, a satisfação global dos passageiros era de 6,7 numa escala de 10, muito inferior ao nível obtido pela maioria dos bens e serviços de consumo. Os serviços ferroviários mereceram pior classificação dos consumidores do que todos os outros modos de transporte (os transportes urbanos e as companhias aéreas, em particular, obtiveram melhores resultados) e figuram em 27.º lugar numa lista de 30 mercados de serviços. Existem grandes disparidades em matéria de eficiência operacional entre os sistemas ferroviários com melhor e pior desempenho, as quais refletem diferenças significativas no tocante à utilização de ativos como o material circulante e as infraestruturas, e à produtividade do trabalho. Essas disparidades geram uma necessidade substancial de financiamento público neste setor, comparativamente a outros setores económicos (sem contar com o financiamento das infraestruturas), uma vez que muitas empresas ferroviárias são deficitárias.

¹ Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos; COM(2011)144

² Uma melhor governação para o Mercado Único; COM(2012)259

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm;

A melhoria da qualidade de serviço e da eficiência operacional das empresas ferroviárias depara com vários obstáculos. Estes prendem-se, em primeiro lugar, com o acesso ao mercado dos serviços nacionais de passageiros e a falta de pressão concorrencial. Em muitos Estados-Membros este mercado está fechado à concorrência, o que não só limita o crescimento como gera disparidades entre os Estados-Membros que abriram os seus mercados e aqueles que não o fizeram. As diferentes abordagens nacionais à abertura do mercado nacional dos serviços de transporte ferroviário de passageiros impedem o surgimento de um verdadeiro Mercado Interno de serviços de transporte ferroviário de passageiros.

Contudo, a esmagadora maioria dos serviços nacionais de passageiros não é prestada numa base comercial e, por isso, a sua prestação tem lugar no quadro de contratos de serviço público. Dado não existirem regras comuns da UE aplicáveis à adjudicação desses contratos, alguns Estados-Membros já os sujeitam à realização de concursos públicos, enquanto outros os adjudicam por ajuste direto. Esta «manta de retalhos» de sistemas regulamentares prevalecente na UE torna difícil às empresas ferroviárias explorarem todo o potencial do funcionamento num mercado interno. Em consequência, o presente pacote legislativo também se debruça sobre a concorrência relativa aos contratos de serviço público, as barreiras com que ela se depara, designadamente em termos de disponibilidade de material circulante adequado para os potenciais concorrentes a tais contratos, e o acesso não discriminatório a sistemas de informação e de bilhética integrada, quando estes beneficiam os passageiros.

1.3 Objetivos gerais

O objetivo principal da política de transportes da União Europeia é criar um mercado interno dos transportes que contribua para um nível de concorrência elevado e para o desenvolvimento harmonioso, equilibrado e sustentável das atividades económicas. O Livro Branco sobre a política de transportes, de 2011, indicou que em 2050 o caminho-de-ferro deverá ser responsável pela maior parte do transporte de médio curso de passageiros. Esta «transferência modal» contribuiria para a redução de 20% das emissões de gases com efeito de estufa prevista na Agenda Europa 2020 de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo⁴. O Livro Branco concluiu que nenhuma transformação fundamental ocorreria no sistema de transportes sem o sustentáculo de uma infraestrutura ferroviária adequada e utilizada de forma mais racional.

O objetivo geral desta proposta, integrada no quarto pacote ferroviário, é melhorar a qualidade dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e reforçar a sua eficiência operacional, aumentando a competitividade e a capacidade de atração do caminho-de-ferro face a outros modos de transporte e desenvolvendo o espaço ferroviário europeu único.

1.4 Objetivos específicos

A presente proposta inclui regras comuns aplicáveis à adjudicação de contratos de serviço público para o transporte ferroviário de passageiros, juntamente com medidas de acompanhamento destinadas a aumentar o sucesso dos procedimentos de adjudicação concorrenciais.

A obrigatoriedade de sujeitar a adjudicação de contratos de serviço público à realização de concursos tem o objetivo de intensificar a pressão concorrencial sobre os mercados ferroviários nacionais, no intuito de aumentar a quantidade e melhorar a qualidade dos serviços de transporte de passageiros. A sujeição dos contratos ferroviários a concurso público também pode assegurar uma melhor relação custo-eficácia para o dinheiro gasto nos serviços de transporte público. A aplicação de regras comuns aos procedimentos de adjudicação

⁴ Comunicação da Comissão: Europa 2020 - Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, COM(2010) 2020

contribuiu para uniformizar as condições em que as empresas ferroviárias operam. A presente proposta deve ser considerada em conjunto com a proposta de alteração da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação)⁵, a qual introduz direitos de acesso para as empresas ferroviárias e reforça as disposições sobre o acesso não discriminatório à infraestrutura ferroviária.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS ÀS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

A fim de apoiar a Comissão no processo de avaliação do impacto, solicitou-se a um consultor externo que elaborasse um estudo de apoio e realizasse uma consulta específica. O estudo foi iniciado em dezembro de 2011 e o relatório final entregue em setembro de 2012.

Para auscultar as opiniões das partes interessadas, optou-se por recorrer a vários métodos de consulta direcionados em vez de efetuar uma consulta pública. Entre 1 de março e 16 de abril de 2012, foram enviados questionários específicos a 427 partes interessadas do setor ferroviário (empresas ferroviárias, gestores de infraestrutura, ministérios dos transportes públicos, autoridades de segurança, outros ministérios, organismos representativos, organizações de trabalhadores, etc.). As opiniões dos passageiros foram recolhidas através de uma sondagem Eurobarómetro que inquiriu 25 000 membros do público equilibradamente distribuídos pelos 25 Estados-Membros com sistemas ferroviários. Utilizou-se a rede do Comité das Regiões para contactar as autoridades locais e regionais.

As consultas foram complementadas por uma audição das partes interessadas, realizada em 29 de maio de 2012 (com cerca de 85 participantes), uma conferência (com cerca de 420 participantes), em 24 de setembro de 2012, e várias entrevistas a partes interessadas específicas, ao longo de 2012. Funcionários da Comissão reuniram com representantes da Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (em representação das empresas ferroviárias), dos Operadores Europeus de Transportes de Passageiros, da Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes, da Federação Europeia dos Passageiros, dos Gestores Europeus da Infraestrutura Ferroviária e da UITP – Associação Internacional de Transportes Públicos). Foram ainda organizadas reuniões específicas com as partes interessadas em França, Alemanha, Países Baixos, Polónia, Suécia e Reino Unido.

A maioria dos inquiridos (60%) concordou que os novos direitos de acesso adicionais, a obrigatoriedade de concurso público ou uma mistura de ambos poderiam estimular a integração do mercado. O acesso ao mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros sujeito a um teste de equilíbrio económico, que avalie o seu possível impacto na viabilidade dos contratos de serviço público, foi a opção mais popular (55% dos inquiridos). As disposições atualmente em vigor recolheram opiniões muito negativas, contando com o apoio de apenas 20% dos inquiridos. Os representantes dos trabalhadores preveem que qualquer abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros resultará em piores condições de trabalho e num aumento das greves.

No que respeita à obrigatoriedade de realizar concursos para a adjudicação de contratos, 45% dos inquiridos eram favoráveis a opções flexíveis análogas às do procedimento por negociação para a adjudicação de contratos públicos e a períodos de transição para sujeitar gradualmente todos os contratos de serviço público a concurso (80% dos inquiridos).

A maioria dos inquiridos (60%) concordou que a criação de empresas de aluguer de material circulante contribuiria para melhorar o acesso ao mesmo e uma larga maioria (75%) apelou a

⁵ JO L 343, de 14.12.2012, p. 32.

que o gestor de infraestrutura seja obrigado a facultar o pleno acesso a informações técnicas. Quanto à bilhética integrada, os inquiridos manifestaram preferência pelas disposições não vinculativas ou que permitam celebrar acordos voluntários em detrimento da adoção de medidas obrigatórias a nível da UE ou de cada Estado-Membro.

O Comité de Diálogo Setorial dos caminhos-de-ferro foi consultado em 26 de março e 19 de junho, designadamente sobre as opções e a avaliação do impacto social das mesmas.

Com base no estudo externo acima mencionado e nas conclusões do processo de consulta, a Comissão procedeu a uma avaliação quantitativa e qualitativa dos impactos das várias opções para modernizar o quadro regulamentar existente.

A avaliação de impacto mostrou que uma combinação das opções seguintes seria a solução mais favorável em termos dos impactos económicos, ambientais e sociais, gerando um valor atualizado líquido de 21 000 milhões de EUR a 29 000 milhões de EUR entre 2019 e 2035:

- direitos de acesso, definidos de forma lata e sujeitos a um teste relativo ao seu impacto no equilíbrio económico dos contratos de serviço público;
- adjudicação concorrencial dos contratos de serviço público;
- sistemas nacionais de bilhética integrada de carácter voluntário; e
- obrigatoriedade de os Estados-Membros assegurarem um acesso não discriminatório a material circulante adequado por parte das empresas ferroviárias que queiram participar num concurso público.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1 Definição de autoridade competente a nível local (artigo 2.º, alínea c))

Esta alteração aumenta o grau de segurança jurídica ao especificar que uma «autoridade competente a nível local» abrange as aglomerações urbanas ou as zonas rurais e não vastas parcelas do território nacional.

3.2 Especificações sobre a forma como as autoridades competentes definem as obrigações de serviço público e o âmbito geográfico dos contratos de serviço público (artigo 2.º, alínea e), e novo artigo 2.º-A)

Este artigo prevê um procedimento flexível, mas formalizado e transparente para definir as obrigações de serviço público e o âmbito geográfico dos contratos de serviço público, caso as autoridades competentes considerem que a intervenção pública é necessária para assegurar um nível politicamente desejável de mobilidade no território sob a sua responsabilidade. Obriga as autoridades competentes a estabelecerem planos de transportes públicos que definam os objetivos da política de transporte público de passageiros e padrões de oferta e desempenho para esse transporte. Obriga-as também a justificar o tipo e a dimensão das obrigações de serviço público que pretendem impor aos operadores de transportes públicos e o âmbito do contrato de serviço público, com vista a atingir os objetivos definidos nos planos de transporte público. Para o efeito devem aplicar critérios baseados em princípios gerais dos Tratados como a adequação, a necessidade e a proporcionalidade, e critérios económicos como a relação custo-eficácia e a sustentabilidade financeira. Este artigo também exige que a autoridade competente assegure uma consulta adequada das partes interessadas, por exemplo, das organizações de passageiros e de trabalhadores e dos operadores de transportes. No caso do transporte ferroviário, exige que entidades reguladoras independentes assegurem as vias de recurso relativas a este procedimento. Além disso, define um limite máximo para o volume de transporte ferroviário de passageiros abrangido por cada contrato de serviço público, de forma

flexível, a fim de assegurar uma concorrência efetiva e ter, simultaneamente, em conta a dimensão variável e a estrutura administrativa dos mercados de transporte ferroviário de passageiros nos Estados-Membros.

3.3 Transmissão de informações operacionais, técnicas e financeiras sobre o transporte de passageiros abrangido por um contrato de serviço público a adjudicar por concurso (n.º 6 e novo n.º 8 do artigo 4.º)

Esta nova disposição constante do artigo 4.º, n.º 8, obriga as autoridades competentes a transmitirem determinados dados operacionais, técnicos e financeiros aos potenciais candidatos a contratos de serviço público, de modo a poderem apresentar uma oferta bem fundamentada, assegurando, assim, uma maior concorrência. A alteração do artigo 4.º, n.º 6, esclarece que as autoridades competentes têm de indicar claramente nos documentos relativos aos concursos a eventual exigência de que os operadores de serviço público cumpram normas ou critérios sociais.

3.4 Limites máximos para a adjudicação por ajuste direto de contratos relativos a pequenos volumes e para a adjudicação por ajuste direto a pequenas e médias empresas (artigo 5.º, n.º 4)

Esta disposição introduz limites máximos específicos para o valor dos contratos adjudicados por ajuste direto relativos a pequenos volumes de transporte ferroviário. Os limites existentes aplicam-se ao transporte por autocarro e a outros sistemas guiados que não o caminho-de-ferro. O limite proposto para o transporte ferroviário segue a lógica de permitir a adjudicação por ajuste direto se o custo da organização de um procedimento de concurso ultrapassar os benefícios previstos. O limite correspondente em termos de comboio-quilómetros reflete o custo unitário médio da prestação de serviços de transporte ferroviário.

3.5 Obrigatoriedade de adjudicar os contratos ferroviários por concurso público (artigo 5.º, n.º 6, e artigo 4.º)

Suprimindo-se o n.º 6 do artigo 5.º recusa-se às autoridades competentes a possibilidade de optarem entre adjudicar um contrato de serviço público no setor ferroviário por ajuste direto ou com base num concurso público. A regra geral de adjudicação por concurso público também será aplicável ao caminho-de-ferro.

3.6 Restrições à adjudicação (novo n.º 6 do artigo 5.º)

Para aumentar a concorrência após a introdução da adjudicação de contratos por concurso público no setor ferroviário, esta disposição permite que as autoridades competentes decidam adjudicar contratos de transporte ferroviário de passageiros relativos a partes da mesma rede ou do mesmo conjunto de itinerários a diferentes empresas ferroviárias. Para o efeito, as autoridades competentes podem decidir limitar o número de contratos a adjudicar à mesma empresa ferroviária através de um concurso público.

3.7 Acesso ao material circulante ferroviário (novo artigo 5.º-A e novo artigo 9.º-A)

A introdução da obrigação de os Estados-Membros assegurarem um acesso efetivo e não discriminatório, por parte dos operadores que desejem prestar serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros, a material circulante ferroviário adequado visa eliminar uma importante barreira à concorrência efetiva em relação aos contratos de serviço público. Nos Estados-Membros onde não existem mercados eficientes de aluguer de material circulante, cabe às autoridades competentes adotarem medidas que garantam o acesso a esse material, a fim de abrirem o mercado. No entanto, como a situação e as necessidades podem variar de país para país, a nova disposição concede às autoridades competentes uma ampla margem de

manobra para escolherem as medidas mais adequadas à consecução desse objetivo, embora indique as medidas mais frequentemente utilizadas. As especificações do procedimento e das medidas para assegurar o acesso ao material circulante serão definidas em atos de execução baseados no procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º-A do presente regulamento.

3.8 Publicação de determinadas informações sobre os contratos de serviço público (artigo 7.º, n.ºs 1 e 2)

Esta disposição obriga as autoridades competentes a incluírem informações sobre a data de início e a duração dos contratos de serviço público nos seus relatórios anuais sobre as obrigações de serviço público, bem como nos anúncios de pré-informação relativos aos procedimentos de concurso previstos. Esta informação adicional e a obrigação imposta aos Estados-Membros de facilitarem o acesso aos relatórios anuais publicados pelas autoridades competentes aumentarão a transparência no que respeita aos contratos de serviço público adjudicados e aos novos contratos a adjudicar provavelmente, ajudando, assim, os operadores dos transportes a prepararem-se para futuros concursos.

3.9 Período de transição aplicado à adjudicação através de concurso público (artigo 8.º, n.º 2)

Esta disposição esclarece que o período transitório de dez anos até 2 de dezembro de 2019 só é aplicável ao artigo 5.º, n.º 3, que obriga as autoridades competentes a organizarem concursos públicos. Todas as outras disposições do artigo 5.º (por exemplo, em relação à possibilidade de adjudicação por ajuste direto a um operador interno, para contratos de pequeno volume ou a título de medida de emergência, e às vias de recurso da decisão de adjudicação) são imediatamente aplicáveis.

3.10 Período de transição para os contratos ferroviários adjudicados por ajuste direto já existentes (novo n.º 2-A do artigo 8.º)

Esta disposição introduz um período transitório adicional para os contratos de serviço público no setor ferroviário que sejam adjudicados por ajuste direto entre 1 de janeiro de 2013 e 2 de dezembro de 2019. Esses contratos podem manter-se em vigor até ao termo da sua duração, mas nunca após 31 de dezembro de 2022. Concede-se, assim, às empresas ferroviárias a que foram adjudicados contratos de serviço público por ajuste direto tempo suficiente para se adaptarem e prepararem para os procedimentos de concurso.

3.11. Adaptações das disposições do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativas à isenção da obrigação de notificação dos auxílios estatais e às condições que estabelecem a sua compatibilidade por motivo de exigências do Tratado.

Na sua proposta de modificação do Regulamento (CE) n.º 994/98 (Regulamento de habilitação)⁶, a Comissão propôs, igualmente, a modificação do Regulamento n.º 1370/2007 com vista a abranger no âmbito de aplicação do Regulamento de habilitação, em conformidade com os procedimentos previstos nos artigos 108.º, n.º 4 e 109.º do Tratado, os auxílios em favor da coordenação dos transportes ou do reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público previstos no artigo 93.º do Tratado. Por conseguinte, a Comissão espera que um novo regulamento de isenção por categoria reproduza substancialmente a isenção atual, salvo na medida em que o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 seja modificado pela presente proposta legislativa relativa ao setor ferroviário.

⁶ Tendo em conta a proposta da Comissão de um Regulamento do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 994/98 do Conselho, de 7 de maio de 1998, relativo à aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia a determinadas categorias de auxílios estatais horizontais e o 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, COM(2012)730 final de 5.12.2012.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

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 Europeu⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁸,

Deliberando de acordo com o procedimento legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Na última década, 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. Os serviços de transporte ferroviário de passageiros não conseguiram acompanhar a evolução das necessidades em termos de disponibilidade e qualidade.
- (2) O mercado dos serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros da União foi aberto à concorrência desde 2010. Além disso, alguns Estados-Membros abriram os seus serviços nacionais de transporte de passageiros à concorrência, mediante a introdução de direitos de acesso ou da adjudicação dos contratos de serviço público com base em concursos, ou de uma combinação de ambas as modalidades.
- (3) No Livro Branco sobre a política de transportes, de 28 de março de 2011⁹, a Comissão anunciou a sua intenção de concretizar o mercado interno dos serviços ferroviários, permitindo que as empresas ferroviárias da União prestem todos os tipos de serviços de transporte ferroviário sem terem de enfrentar obstáculos técnicos e administrativos desnecessários.
- (4) É necessário que, quando as autoridades competentes organizam os seus serviços de transporte público de passageiros, assegurem que as obrigações de serviço público e o âmbito geográfico dos contratos de serviço público são adequados, necessários e

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

⁹ Livro Branco: Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos; COM(2011)144

proporcionais para atingir os objetivos da política de transporte público de passageiros no seu território. Esta política deve ser descrita em planos de transportes públicos que deixem margem para recorrer a soluções de transporte baseadas no mercado. Há que tornar o processo de definição dos planos de transporte público e das obrigações de serviço público transparente para as partes interessadas pertinentes, incluindo os potenciais participantes no mercado.

- (5) Para assegurar um financiamento em bases sólidas que permita cumprir os objetivos dos planos de transportes públicos, as autoridades competentes necessitam de conceber obrigações de serviço público destinadas a atingir os objetivos de transporte público de uma forma eficaz em termos de custos, tendo em conta a compensação do efeito financeiro líquido dessas obrigações, e de garantir a sustentabilidade financeira a longo prazo dos serviços de transporte público prestados no âmbito de contratos de serviço público.
- (6) É particularmente importante que as autoridades competentes cumpram estes critérios relativos às obrigações de serviço público e ao âmbito dos contratos de serviço público para o mercado de transporte público ferroviário de passageiros funcionar bem, porque é necessário coordenar devidamente as atividades de transporte de acesso livre com as sujeitas aos ditos contratos. Por esse motivo, a entidade reguladora independente do setor ferroviário deverá assegurar que este processo é corretamente aplicado e transparente.
- (7) É necessário fixar um volume anual máximo dos contratos de serviço público de transporte ferroviário de passageiros para facilitar a concorrência em relação a tais contratos, concedendo simultaneamente às autoridades competentes alguma flexibilidade para otimizarem o volume em função das condições económicas ou operacionais.
- (8) Para facilitar a preparação das propostas e reforçar, assim, a concorrência, as autoridades competentes necessitam de assegurar que todos os operadores de serviço público interessados em participar recebem determinadas informações sobre os serviços de transporte e infraestruturas abrangidos pelo contrato de serviço público.
- (9) No caso do transporte ferroviário, é necessário adaptar determinados limites máximos aplicáveis à adjudicação por ajuste direto de contratos de serviço público às condições económicas específicas em que os concursos têm lugar neste setor.
- (10) O estabelecimento de um mercado interno de serviços de transporte ferroviário de passageiros exige que, nos concursos de adjudicação de contratos de serviço público neste setor, sejam aplicadas regras comuns, de forma harmonizada, em todos os Estados-Membros.
- (11) A fim de criar condições propícias para que a sociedade colha plenamente os benefícios de uma efetiva abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros, é importante que os Estados-Membros assegurem um nível adequado de proteção social para o pessoal dos operadores de serviço público.
- (12) É necessário que as autoridades competentes facilitem o acesso dos operadores de serviço público ao material circulante ferroviário, através de medidas adequadas e eficazes, caso o mercado não o assegure em condições económicas e não discriminatórias.
- (13) A fim de permitir uma resposta mais organizada do mercado, é necessário que certos elementos essenciais dos futuros concursos para contratos de serviço público sejam totalmente transparentes.

- (14) Em coerência com a lógica interna do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, deve clarificar-se que o período transitório que termina em 2 de dezembro de 2019 se refere unicamente à obrigação de organizar procedimentos de concurso para a adjudicação de contratos de serviço público.
- (15) A preparação das empresas ferroviárias para a obrigatoriedade de sujeitar a adjudicação de contratos de serviço público à realização de concursos exige que se conceda mais algum tempo para permitir uma reestruturação interna eficaz e sustentável das empresas a que se adjudicavam tais contratos por ajuste direto, no passado. São, por isso, necessárias medidas transitórias para os contratos adjudicados por ajuste direto entre a data de entrada em vigor do presente regulamento e 3 de dezembro de 2019.
- (16) Uma vez realizada a abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros, e dado que as autoridades competentes podem necessitar de adotar medidas transitórias para assegurar um nível de concorrência elevado mediante a limitação do número de contratos adjudicados a uma única empresa ferroviária, devem prever-se disposições adequadas para o efeito.
- (17) A fim de assegurar condições uniformes de execução do artigo 5.º-A do presente regulamento, deverão atribuir-se competências de execução à Comissão. As referidas competências devem ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão¹⁰.
- (18) No contexto das alterações ao Regulamento (CE) n.º 994/98 (Regulamento de habilitação)¹¹, a Comissão propôs, também, a modificação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 [COM(2012)730/3]. Com o objetivo de harmonizar a abordagem relativa às isenções por categoria no âmbito dos auxílios estatais, de acordo com os procedimentos previstos nos artigos 108.º, n.º 4 e 109.º do Tratado, os auxílios em favor da coordenação dos transportes ou do reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público previstos no artigo 93.º do Tratado devem ser introduzidos no âmbito de aplicação do Regulamento de habilitação.
- (19) O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1. a) No artigo 2.º, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

¹⁰ JO L 55, 28.2.2011, p. 13

¹¹ Tendo em conta a proposta da Comissão de um Regulamento do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 994/98 do Conselho, de 7 de maio de 1998, relativo à aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia a determinadas categorias de auxílios estatais horizontais e o 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, COM(2012)730 final, de 5.12.2012.

«c) «Autoridade competente a nível local», qualquer autoridade competente cuja zona de competência geográfica não seja nacional e cubra as necessidades de transporte de uma aglomeração urbana ou de uma zona rural;»

b) A alínea e) do artigo 2.º é complementada pela seguinte redação:

«Do âmbito das obrigações de serviço público excluem-se todos os serviços de transporte público que vão além do necessário para produzir efeitos de rede a nível local, regional ou subnacional.»

2. É aditado o artigo 2.º-A com a seguinte redação:

«Artigo 2.º-A

Planos de transportes públicos e obrigações de serviço público

1. As autoridades competentes estabelecem e atualizam regularmente planos de transportes públicos de passageiros que abranjam todos os modos de transporte relevantes para o território sob a sua responsabilidade. Estes planos de transportes públicos devem definir os objetivos da política de transporte público e os meios para os aplicar, abrangendo todos os modos de transporte relevantes para o dito território. Devem incluir, pelo menos:

- (a) a estrutura da rede ou dos itinerários;
- (b) os requisitos básicos que a oferta de transporte público deve satisfazer, como a acessibilidade, a conectividade territorial, a segurança, as interconexões modais e intermodais nos principais centros de conexão, características da oferta como os horários de funcionamento, a frequência dos serviços e o nível mínimo de utilização da capacidade;
- (c) as normas de qualidade aplicáveis a elementos como os equipamentos das estações e do material circulante, a pontualidade e a fiabilidade, a higiene, o serviço e a informação ao cliente, o tratamento das queixas e sua compensação, e o controlo da qualidade de serviço;
- (d) os princípios de política tarifária;
- (e) requisitos operacionais como o transporte de bicicletas, a gestão do tráfego e o plano de emergência em caso de perturbação.

As autoridades competentes, quando estabelecem os planos para os transportes públicos, devem ter em conta, em especial, as regras aplicáveis em matéria de direitos dos passageiros, de proteção social, do emprego e do ambiente.

As autoridades competentes adotam os planos de transportes públicos após consulta das partes interessadas pertinentes e procedem à sua publicação. Para efeitos do presente regulamento são partes interessadas pertinentes a tomar em consideração, pelo menos, os operadores de transportes, os gestores de infraestrutura, se for caso disso, e as organizações representativas dos passageiros e dos trabalhadores.

2. O estabelecimento das obrigações de serviço público e a adjudicação de contratos de serviço público devem ser coerentes com os planos de transportes públicos aplicáveis.

3. As especificações das obrigações de serviço público para o transporte público de passageiros e o âmbito da sua aplicação são estabelecidos da seguinte forma:

- (a) devem ser definidos nos termos do artigo 2.º, alínea e);

- (b) devem ser adequados para atingir os objetivos do plano de transportes públicos;
- (c) não podem exceder aquilo que é necessário e proporcionado para atingir os objetivos do plano de transportes públicos.

A avaliação da adequação a que se refere a alínea b) terá em conta se uma intervenção pública na prestação de serviços de transporte de passageiros é ou não um meio adequado para atingir os objetivos dos planos de transportes públicos.

Em relação ao transporte público ferroviário de passageiros, a avaliação da necessidade e da proporcionalidade a que se refere a alínea c) terá em conta os serviços de transporte prestados ao abrigo do artigo 10.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação)¹² e tomará também em consideração todas as informações transmitidas aos gestores de infraestrutura e às entidades reguladoras em aplicação da primeira frase do n.º 4 do artigo 38.º dessa diretiva.

- 4. As especificações das obrigações de serviço público e da compensação do respetivo efeito financeiro líquido devem:
 - (a) alcançar os objetivos do plano de transportes públicos da forma mais eficaz em termos de custos;
 - (b) sustentar financeiramente a prestação de serviços de transporte público de passageiros em conformidade com os requisitos previstos no plano de transportes públicos a longo prazo.
- 5. Quando elabora as especificações, a autoridade competente deve descrever o projeto de especificações das obrigações de serviço público e o âmbito das mesmas, as fases essenciais da avaliação da sua conformidade com os requisitos previstos nos n.ºs 2, 3 e 4, e os resultados da avaliação.

A autoridade competente deve consultar adequadamente as partes interessadas pertinentes, nomeadamente, no mínimo, os operadores de transportes, os gestores de infraestrutura, se for caso disso, e as organizações representativas dos passageiros e dos trabalhadores, a respeito dessas especificações, e tomar as suas posições em consideração.

- 6. Em relação ao transporte público ferroviário de passageiros:
 - (a) a conformidade da avaliação e do procedimento estabelecidos no presente artigo é assegurada pela entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE, incluindo por sua própria iniciativa.
 - (b) o volume anual máximo de um contrato de serviço público em termos de comboio-quilómetros será igual a 10 milhões de comboio-quilómetros ou a um terço do volume total nacional do transporte ferroviário de passageiros realizado no âmbito de contratos de serviço público, consoante o valor mais elevado.»

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

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

¹² JO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

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

(b) A última frase do n.º 1, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

«No caso de contratos de serviço público não adjudicados nos termos do artigo 5.º, n.º 3, esses parâmetros são determinados de modo a que cada compensação não possa, em caso algum, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respetivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável;»

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

«Sempre que as autoridades competentes, nos termos da legislação nacional, exijam dos operadores de serviço público o cumprimento de determinados padrões de qualidade e sociais ou estabeleçam critérios sociais e qualitativos, esses padrões e critérios devem ser incluídos nos documentos relativos aos concursos e nos contratos de serviço público.»

(d) É aditado o n.º 8 com a seguinte redação:

«8. As autoridades competentes devem facultar a todas as partes interessadas informações pertinentes para a preparação de propostas para os concursos públicos. Entre elas deverão figurar as informações sobre a procura por parte dos passageiros, as tarifas, os custos e as receitas relativos ao transporte público de passageiros a que o concurso se refere e elementos das especificações da infraestrutura relevantes para a exploração dos veículos ou do material circulante necessários, a fim de lhes permitir elaborar programas de atividade bem fundamentados. Os gestores de infraestrutura apoiarão as autoridades competentes no fornecimento de todas as especificações relevantes sobre a infraestrutura ferroviária. O incumprimento do acima disposto será objeto das vias de recurso previstas no artigo 5.º, n.º 7.»

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

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

«4. Salvo proibição da legislação nacional, as autoridades competentes podem decidir adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público:

- (a) cujo valor anual médio seja estimado em menos de 1 000 000 EUR ou menos de 5 000 000 EUR no caso de um serviço de contrato público que inclua o transporte público por caminho-de-ferro ou,
- (b) que tenham por objeto a prestação anual de menos de 300 000 quilómetros de serviços públicos de transporte de passageiros ou menos de 150 000 quilómetros no caso de um contrato de serviço público que inclua o transporte público por caminho-de-ferro.

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

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

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

5. É aditado o artigo 5.º-A com a seguinte redação:

«Artigo 5.º-A

Material circulante

1. Os Estados-Membros tomam, no respeito das regras em matéria de auxílios estatais, as medidas necessárias para assegurar um acesso efetivo e não discriminatório, por parte dos operadores que desejem prestar serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros no âmbito de contratos de serviço público, a material circulante ferroviário adequado para a prestação de tais serviços.
2. Caso não existam, no mercado em causa, empresas que assegurem o aluguer de material circulante a que se refere o n.º 1, em condições não discriminatórias e comercialmente viáveis, a todos os operadores de transporte público ferroviário de passageiros em causa, os Estados-Membros garantem que o risco referente ao valor residual do material circulante é suportado pela autoridade competente, no respeito das regras em matéria de auxílios estatais, quando os operadores que queiram e possam participar nos concursos relativos a contratos de serviço público o solicitem para viabilizar a sua participação.

A autoridade competente pode cumprir o requisito previsto no primeiro parágrafo de uma das seguintes formas:

- (a) adquirindo ela própria o material circulante utilizado na execução do contrato de serviço público com vista a disponibilizá-lo ao operador de serviço público selecionado, a preços de mercado ou no âmbito do contrato de serviço público, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), do artigo 6.º e, se aplicável, do anexo,
- (b) fornecendo uma garantia para o financiamento do material circulante utilizado na execução do contrato de serviço público a preços de mercado ou no âmbito do contrato de serviço público, nos termos do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), do artigo 6.º e, se aplicável, do anexo. Essa garantia pode cobrir o risco relativo ao valor residual, respeitando simultaneamente as regras em matéria de auxílios estatais, quando aplicáveis,
- (c) comprometendo-se no contrato de serviço público a tomar a cargo o material circulante no termo do contrato, a preços de mercado.

Nos casos referidos nas alíneas b) e c), a autoridade competente terá o direito de exigir ao operador de serviço público que, no termo da duração do contrato de serviço público, transfira o material circulante para o operador a quem seja adjudicado o novo contrato. A autoridade competente pode obrigar o novo operador de transporte público a tomar o material circulante a cargo. A transferência deve ser efetuada a taxas de mercado.

3. Se o material circulante for transferido para um novo operador de transporte público, a autoridade competente deve facultar, nos documentos relativos ao

concurso, informações pormenorizadas sobre o custo de manutenção do material circulante e o seu estado.

4. A Comissão deve adotar até [18 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento] medidas que especifiquem o procedimento a seguir para efeitos da aplicação dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 9.º-A, n.º 2».
6. No artigo 6.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Qualquer compensação ligada a uma regra geral ou a um contrato de serviço público deve obedecer ao disposto no artigo 4.º, independentemente das modalidades de adjudicação do contrato. Qualquer compensação, seja qual for a sua natureza, ligada a um contrato de serviço público não adjudicado ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, ou ligada a uma regra geral deve obedecer, além disso, às disposições estabelecidas no anexo.»
7. O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:
 - (a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Cada autoridade competente deve tornar público um relatório anual circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência, a data de início e a duração dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público selecionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida. O relatório estabelece a distinção entre transporte por autocarro e por caminho-de-ferro, permite o controlo e a avaliação dos desempenhos, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos e, se for caso disso, presta informações sobre a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos. Os Estados-Membros facilitam o acesso centralizado a esses relatórios, por exemplo através de um portal Web comum.»
 - (b) Ao n.º 2 é aditada a alínea seguinte:

«d) a data de início prevista para o contrato de serviço público e a sua duração.»
8. O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:
 - (a) O primeiro parágrafo do n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Sem prejuízo do n.º 3, a adjudicação de contratos de serviço público de transporte ferroviário, com exceção de outros sistemas guiados como os metropolitanos e os metropolitanos ligeiros de superfície, deve dar cumprimento ao disposto no artigo 5.º, n.º 3, a partir de 3 de dezembro de 2019. Todos os contratos de serviço público relativos a outros sistemas guiados e ao transporte rodoviário devem ter sido adjudicados em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, até 3 de dezembro de 2019, o mais tardar. Durante o período transitório que decorre até 3 de dezembro de 2019, os Estados-Membros devem tomar medidas para darem gradualmente cumprimento ao disposto no artigo 5.º, n.º 3, a fim de evitar anomalias estruturais graves, nomeadamente relacionadas com a capacidade de transporte.»
 - (b) É aditado o n.º 2-A com a seguinte redação:

«2.º-A. Os contratos de serviço público relativos ao transporte público ferroviário de passageiros que tenham sido adjudicados por ajuste direto entre 1 de janeiro de 2013 e 2 de dezembro de 2019 podem manter-se em vigor até ao termo da sua duração. Contudo, não se prolongarão, em nenhuma circunstância, para além de 31 de dezembro de 2022».

(c) No n.º 3, a última frase do segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Os contratos referidos na alínea d) podem manter-se em vigor até ao termo da sua duração, desde que esta seja limitada e semelhante aos prazos especificados no artigo 4.º.»

9. É aditado o artigo 9.º-A com a seguinte redação:

«Artigo 9.º-A

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité do Espaço Ferroviário Europeu Único criado pelo artigo 62.º da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação)¹³. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o disposto no artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011».

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

¹³ JO L 343/32 de 14.12.2012