



Bruxelas, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 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)

{ SWD(2013) 10 final }

{ SWD(2013) 11 final }

{ SWD(2013) 12 final }

{ SWD(2013) 13 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.

Em paralelo, a Comissão propôs, para o próximo quadro financeiro plurianual 2014-2020, a criação do «Mecanismo Interligar a Europa» (MIE) e a afetação de 31 700 milhões de euros, da dotação total de 50 000 milhões de euros, à infraestrutura de transportes.

Na última década, três «pacotes» legislativos ferroviários abriram progressivamente os mercados nacionais e tornaram o caminho-de-ferro mais competitivo e interoperável a nível da UE. No entanto, e apesar do considerável desenvolvimento do «acervo da UE», a quota de mercado do modo ferroviário no transporte intra-UE tem permanecido modesta. A presente proposta incide precisamente sobre os obstáculos remanescentes que limitam a eficácia dos mercados ferroviários.

1.2. Problemas a resolver

Os obstáculos remanescentes prendem-se, em primeiro lugar, com o acesso ao mercado dos serviços nacionais de passageiros. Em muitos Estados-Membros, estes mercados estão fechados à concorrência, o que não só limita o seu desenvolvimento como gera disparidades entre os Estados-Membros que abriram os seus mercados e aqueles que não o fizeram.

A maioria dos serviços nacionais de passageiros não pode ser prestada numa base exclusivamente comercial e necessita de apoio do Estado. A sua prestação tem lugar no quadro de contratos de serviço público. Em consequência, o presente pacote legislativo também aborda a questão da concorrência relativa aos contratos de serviço público e outros aspetos, como a disponibilidade de material circulante adequado para os potenciais concorrentes a esses contratos e o acesso não discriminatório a sistemas integrados de gestão dos horários e emissão de bilhetes, quando estes beneficiam os passageiros.

Um segundo conjunto de problemas que impedem o mercado ferroviário de se desenvolver plenamente resulta de questões relacionadas com a governação dos gestores de infraestrutura. Dado o seu carácter de monopólios naturais, estes gestores nem sempre atendem às

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

necessidades do mercado e dos seus utilizadores, afetando, assim, o desempenho do setor na sua globalidade. Em vários Estados-Membros, os gestores de infraestrutura não conseguem cumprir a sua missão em virtude de as suas funções estarem divididas por diversos organismos. Além disso, o quadro jurídico atual não conduziu a uma melhoria da cooperação transfronteiriça entre gestores de infraestrutura.

Há ainda vários outros obstáculos à entrada no mercado resultantes de situações em que a gestão da infraestrutura e as atividades de transporte fazem parte da mesma estrutura integrada. Nesses casos, os gestores de infraestrutura estão confrontados com um conflito de interesses, visto necessitarem de atender aos interesses empresariais da estrutura integrada e das suas filiais de transporte e terem um incentivo para fazerem discriminação na oferta de acesso à infraestrutura.

Finalmente, as estruturas integradas tornam muito mais difícil assegurar a separação de contas entre a gestão da infraestrutura e as atividades de transporte. Numa estrutura integrada, as entidades reguladoras têm dificuldade em identificar os fluxos financeiros entre as diversas filiais e a sociedade *holding*. Há instrumentos contabilísticos que permitem aumentar ou diminuir artificialmente os resultados das respetivas filiais. As práticas de subvenção cruzada e as transferências de fundos para infraestruturas referentes a atividades concorrenciais constituem uma importante barreira à entrada no mercado para os novos operadores que não tenham a possibilidade de aceder a tais fundos. As práticas de subvenção cruzada também podem implicar a concessão de auxílios estatais a atividades concorrenciais.

1.2 Objetivos gerais

O objetivo principal da política de transportes da União Europeia é criar um mercado interno através de um nível de concorrência elevado e do 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 inovador³. 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 do quarto pacote ferroviário é reforçar a qualidade e a eficiência dos serviços de transporte ferroviário eliminando quaisquer obstáculos jurídicos, institucionais e técnicos remanescentes, e fomentar o desempenho do setor ferroviário e a sua competitividade, para continuar a desenvolver o espaço ferroviário europeu único.

1.3 Objetivos específicos

A presente proposta contém disposições com os seguintes objetivos:

a) A abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros com o objetivo de intensificar a pressão concorrencial sobre os mercados ferroviários nacionais, a fim de aumentar a quantidade e melhorar a qualidade dos serviços de transporte de passageiros. Esta proposta deve ser considerada em conjunto com a proposta de alteração do Regulamento (CE) n.º 1370/2007/CE (Obrigações de Serviço Público) e, neste contexto, visa aumentar a eficiência do financiamento público dos serviços de passageiros.

³ Comunicação da Comissão: Europa 2020 - Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo; COM(2010) 2020

b) Reforço da governação do gestor de infraestrutura com o objetivo de assegurar a igualdade de acesso à infraestrutura. Para este efeito, devem suprimir-se os conflitos de interesses que afetam as decisões do gestor de infraestrutura em matéria de acesso ao mercado e eliminar-se as possibilidades de subvenção cruzada existentes nas estruturas integradas. A proposta também pretende assegurar que todas as funções do gestor de infraestrutura sejam geridas de forma coerente. Por fim, a proposta pretende reforçar a coordenação entre os gestores de infraestrutura e os operadores ferroviários para suprir mais eficazmente as necessidades do mercado e aumentar a cooperação transfronteiriça entre gestores de infraestrutura.

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 dezembro 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.). A taxa de resposta foi de 40%. 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 e o Comité de Diálogo Setorial dos caminhos-de-ferro foi igualmente consultado.

Estas 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, 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. Além disso, organizaram-se visitas e entrevistas presenciais a partes interessadas em Itália, França, Alemanha, Países Baixos, Polónia, Hungria, Suécia e Reino Unido.

A maioria das partes interessadas concordou, durante a consulta específica, que a qualidade dos serviços ferroviários e a competitividade do setor, na UE, estavam a ser afetadas pelos diversos obstáculos ao acesso com que se deparam as empresas ferroviárias. Para 69% dos inquiridos, as diferentes interpretações da legislação constituem um problema. As limitações de capacidade das infraestruturas foram apontadas como o principal obstáculo ao acesso por parte das empresas ferroviárias (mencionado por 83% dos inquiridos).

Os resultados da consulta revelaram uma forte polarização das opiniões no tocante à adequação das soluções que devem assegurar a governação independente e eficiente da infraestrutura ferroviária. A grande maioria dos ministérios dos transportes, autoridades da concorrência, entidades reguladoras, gestores de infraestrutura e empresas ferroviárias independentes, associações de passageiros e transitários defenderam uma separação total que garanta a total transparência e igualdade de condições para todos os operadores. Pelo contrário, as sociedades *holding*, os gestores de infraestrutura dependentes dessas sociedades e os representantes dos trabalhadores remeteram para literatura científica que destaca as

desvantagens da separação, como os custos de transação mais elevados e o risco de ineficiências resultantes de desconexão. Estas partes interessadas consideravam que um reforço do papel da supervisão regulamentar poderia ser suficiente para resolver os problemas. A ideia de criar um organismo específico, constituído por representantes de todos os utilizadores das infraestruturas, com o fim de garantir que os seus interesses são tidos em conta de forma não discriminatória, mereceu o apoio de 64% dos inquiridos.

Ao longo do processo de consulta, a Comissão adotou uma atitude proativa de incentivo à participação das partes interessadas e, dado que todas elas tiveram a oportunidade de expressar a sua opinião, as normas mínimas de consulta estabelecidas pela Comissão foram cumpridas.

Com base no estudo externo acima mencionado e nas conclusões do processo de consulta das partes interessadas, a Comissão procedeu à avaliação quantitativa e qualitativa do impacto das medidas propostas. Essa avaliação analisou alternativas possíveis às novas medidas destinadas a modernizar o quadro regulamentar existente.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Definição do gestor de infraestrutura (artigo 3.º, n.º 2)

Esta clarificação indica todas as funções relevantes do gestor de infraestrutura que devem ser por ele desempenhadas, a fim de assegurar a coerência desse desempenho. Elimina a opção, prevista no texto existente, de algumas funções do gestor de infraestrutura de uma rede, ou parte de uma rede, serem repartidas por diferentes entidades ou empresas. Clarifica igualmente o significado das diversas funções de gestão da infraestrutura.

3.2. Definição de serviços internacionais de transporte de passageiros (artigo 3.º, n.º 5)

O n.º 5 do atual artigo 3.º define os serviços internacionais de transporte de passageiros. Com a abertura do mercado de serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros, a distinção entre serviços de transporte de passageiros internacionais e nacionais torna-se irrelevante para efeitos da presente diretiva. Consequentemente, esta definição é suprimida.

3.3. Separação das contas dentro de um grupo integrado (artigo 6.º, n.º 2)

O n.º 2 do atual artigo 6.º prevê a possibilidade de organizar a gestão da infraestrutura e dos serviços de transportes dentro da mesma empresa, dando simultaneamente cumprimento aos requisitos de separação das contas. Uma vez que a proposta contém regras específicas sobre a separação das duas atividades, esta disposição tem de ser suprimida.

3.4. Separação institucional do gestor de infraestrutura (artigo 7.º)

Esta disposição determina que os gestores de infraestrutura devem poder desempenhar todas as funções necessárias para o desenvolvimento sustentável da infraestrutura. Introduce igualmente a separação institucional entre o gestor de infraestrutura e as atividades de transporte, proibindo que a mesma pessoa singular ou coletiva tenha o direito de controlar ou exercer influência sobre um gestor de infraestrutura e uma empresa ferroviária, simultaneamente. Prevê a possibilidade de um Estado-Membro ser proprietário de ambas as entidades jurídicas, cujo controlo deve ser exercido por autoridades públicas separadas e juridicamente distintas uma da outra.

3.5. Independência dos gestores de infraestrutura no seio de empresas verticalmente integradas (artigos 7.º-A e 7.º-B).

A proposta permite às empresas integradas verticalmente, nomeadamente àquelas que possuem uma estrutura de *holding*, conservarem a propriedade do gestor de infraestrutura.

Esclarece, contudo, que isto só é admissível se estiverem preenchidas as condições necessárias para assegurar que o gestor de infraestrutura dispõe de direitos efetivos de decisão relativamente a todas as suas funções. Dispõe ainda que tais condições devem ser garantidas por salvaguardas fortes e eficientes que protejam a independência do gestor de infraestrutura, especificando que elas devem incidir sobre a estrutura da empresa, incluindo a separação de circuitos financeiros entre o gestor de infraestrutura e outras empresas do grupo integrado. Estabelece também regras aplicáveis à estrutura de gestão do gestor de infraestrutura.

3.6. Verificação de conformidade (artigo 7.º-C)

Esta disposição confere aos Estados-Membros a possibilidade de limitarem os direitos de acesso dos operadores ferroviários que façam parte de empresas verticalmente integradas, nos casos em que a Comissão não se encontra em condições para confirmar que as medidas de salvaguarda para proteger a independência do gestor de infraestrutura foram efetivamente executadas.

3.7. Comité de Coordenação (artigo 7.º-D)

Esta disposição procura assegurar a boa coordenação entre o gestor de infraestrutura e os utilizadores da rede afetados pelas suas decisões, incluindo os candidatos, os representantes dos passageiros e dos utilizadores dos serviços de transporte de mercadorias e as autoridades regionais e locais. Enumera as questões que devem ser objeto de consulta aos utilizadores por parte do gestor de infraestrutura, entre as quais figuram as necessidades por eles sentidas em termos de desenvolvimento da infraestrutura, os objetivos de desempenho, a repartição e a tarifação.

3.8. Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura (artigo 7.º-E)

A proposta cria uma instância de cooperação entre gestores de infraestrutura a nível transfronteiriço, com vista a desenvolver a rede ferroviária europeia. Essa cooperação inclui o estabelecimento dos corredores da rede principal e dos corredores de transporte de mercadorias e a execução do Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS). A proposta também abrange o papel que esta rede deve ter no acompanhamento do desempenho dos gestores de infraestrutura com o objetivo de melhorar a qualidade dos serviços por estes oferecidos.

3.9. Condições de acesso à infraestrutura ferroviária (artigo 10.º)

O n.º 2 do artigo 10.º é alterado no sentido de conceder às empresas ferroviárias europeias direitos de acesso para a exploração de serviços nacionais de transporte de passageiros. Uma vez que a distinção feita na legislação atual entre serviços internacionais e nacionais é eliminada, os n.ºs 3 e 4 do artigo 10.º, cuja finalidade era determinar a natureza internacional ou nacional de um serviço, devem ser suprimidos.

3.10. Limitação do direito de acesso (artigo 11.º)

Esta disposição confere aos Estados-Membros a possibilidade de limitarem os direitos de acesso para a exploração de serviços nacionais ou internacionais, se o exercício desses direitos comprometer o equilíbrio económico de um contrato de serviço público. Tal como já acontece em relação aos serviços internacionais, ela estipula que as entidades reguladoras têm a responsabilidade de determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público é ou não comprometido por um serviço nacional, de acordo com procedimentos e critérios comuns.

3.11. Sistemas comuns de informação e de bilhética integrada (artigo 13.º-A)

Para assegurar que os passageiros continuam a beneficiar dos efeitos de rede, esta disposição dá aos Estados-Membros a possibilidade de criarem sistemas de informação e de bilhética integrada comuns para todas as empresas ferroviárias que explorem serviços nacionais de transporte de passageiros, de uma forma que não distorça a concorrência. Além disso, prevê que as empresas ferroviárias adotem planos de emergência coordenados para prestar assistência aos passageiros se houver uma perturbação grave do tráfego.

3.12. Direitos de capacidade (artigo 38.º, n.º 4)

Esta disposição é alterada com o intuito de proporcionar a todos os intervenientes no mercado suficiente segurança jurídica para desenvolverem as suas atividades. Define o prazo para as entidades reguladoras avaliarem os riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público. Este prazo é compatível com o processo de repartição da capacidade de infraestrutura.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 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 Europeu⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁵,

Deliberando de acordo com o processo 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 oferta ou de qualidade.
- (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/CE⁶ e pela Diretiva 2007/58/CE⁷. 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.

⁴ JO C , , p. .

⁵ JO C , , p. .

⁶ JO L 164 de 30.4.2004, p. 164.

⁷ JO L 315 de 3.12.2007, p. 44.

- (3) A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único⁸ 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.
- (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 um acesso não discriminatório à infraestrutura, com base nos requisitos existentes sobre a separação entre a gestão da infraestrutura e as atividades de transporte.
- (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.
- (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.
- (7) 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.
- (8) Para assegurar a igualdade de acesso à infraestrutura, há que eliminar quaisquer conflitos de interesses resultantes de estruturas integradas que compreendam a gestão da infraestrutura e as atividades de transporte. A supressão dos 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 a 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.
- (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 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.

⁸ JO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

- (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 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.
- (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.
- (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
- (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 e desde que a entidade reguladora relevante aprove uma tal limitação.

- (15) As entidades reguladoras devem avaliar 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.
- (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 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 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.
- (19) A fim de tornar os serviços de transporte ferroviário mais atrativos para os passageiros, os Estados-Membros devem 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, deve garantir-se que não gera distorções do mercado nem discriminação entre empresas ferroviárias.
- (20) Nos termos da Declaração política Conjunta, de 28 de setembro de 2011, dos Estados-Membros e da Comissão sobre os documentos explicativos⁹, 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,

⁹ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

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 um novo n.º 31 com a seguinte redação:

«(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.»
2. No artigo 6.º, o n.º 2 é suprimido;
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.

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 Conselho¹⁰, ser titular de qualquer interesse

¹⁰ JO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

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.»
 5. Quando, 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 execute todas as funções a que se refere o artigo 3º, n.º 2, e que tem efetiva independência organizativa e decisória de qualquer empresa ferroviária, de acordo com os requisitos estabelecidos nos artigos 7º-A a 7º-C.

4. São aditados os seguintes artigos 7º-A a 7º-E:

«Artigo 7º-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 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. 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.
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 pagar dividendos ao proprietário final da empresa verticalmente integrada. O gestor de infraestrutura não pode conceder empréstimos a nenhuma dessas entidades jurídicas, nem elas podem conceder empréstimos ao gestor de infraestrutura. 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.
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 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.
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 entidades 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 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 c) entre o gestor de infraestrutura 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.

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.
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.

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
 - c) 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.

Artigo 7.º-D

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. Os representantes do Estado-Membro e a entidade reguladora em causa serão convocados, na qualidade de observadores, para as reuniões do Comité de Coordenação.
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;
 - (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.

O Comité de Coordenação é competente para requerer ao gestor de infraestrutura as informações que considere relevantes sobre as alíneas a) a g), a fim de poder levar a cabo estas atribuições.

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. Anualmente, será enviado ao gestor de infraestrutura, ao Estado-Membro, à entidade reguladora em causa e à Comissão um relatório dos debates do Comité de Coordenação com a indicação das respetivas posições tomadas pelos membros do comité.

Artigo 7.º-E

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, tendo em vista, designadamente, 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 913/2010¹¹ e o Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) estabelecido na Decisão 2012/88/UE¹².

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 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.
 3. A Comissão pode adotar 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 em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 62.º, n.º 3.»
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.»;

¹¹ JO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

¹² JO L 51 de 23.2.2012, p. 51.

- (b) São suprimidos os n.ºs 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.»;
- (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. Determinarão esses riscos a pedido de uma das seguintes entidades, apresentado no prazo de um mês a contar da data de transmissão 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.»;
- (c) O n.º 3 passa 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.»;
- Caso a entidade reguladora decida 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.»;
- (d) 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

1. Sem prejuízo do Regulamento (CE) n.º 1371/2007¹³ e da Diretiva 2010/40/UE¹⁴, os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias que prestam serviços nacionais de transporte de passageiros participem num sistema comum de informação e bilhética integrada para a venda de bilhetes, bilhetes únicos e reservas, ou decidir delegar poderes nas autoridades competentes 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 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.
 2. Os Estados-Membros exigirão que as empresas ferroviárias que prestam serviços de transporte de passageiros adotem e coordenem planos de emergência para prestar assistência aos passageiros, na aceção do artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, em caso de perturbação importante dos serviços»
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.»
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.»
- Até à mesma data, a Comissão 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. A Comissão deverá propor, caso seja apropriado, novas medidas legislativas.».

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

¹³ JO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

¹⁴ JO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

[18 meses após a sua entrada em vigor]. 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.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*