



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 3.3.2004  
COM(2004) 139 final

2004/0047(COD)

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Directiva 91/440/CEE relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro  
comunitários**

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2004) 236}

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

De harmonia com as orientações anunciadas no Livro Branco “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções”<sup>1</sup>, a Comissão apresenta seguidamente uma proposta de alteração da Directiva 91/440/CEE tendo em vista a abertura à concorrência dos serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros.

De acordo com uma sondagem efectuada em 2003<sup>2</sup> nos quinze Estados-Membros, 70% dos inquiridos concordam com a afirmação: “Se as normas de segurança forem respeitadas, a concorrência é a melhor forma de aumentar a eficácia dos transportes ferroviários”. Ainda segundo esta sondagem, 74% dos inquiridos consideram que, tal como para o transporte aéreo, se forem cumpridas regras estritas, as transportadoras que praticam preços baixos devem poder explorar serviços ferroviários internacionais. Estes resultados reflectem, por conseguinte, uma dupla expectativa: embora seja vista com bons olhos, a abertura à concorrência deverá ser acompanhada de um enquadramento rigoroso em matéria de normas de segurança e de direitos dos passageiros.

Esta abordagem foi reiteradamente defendida pelo Parlamento Europeu, designadamente por ocasião da votação do primeiro e segundo pacotes ferroviários em 1999 e 2003. Em Outubro de 2003, o Parlamento Europeu votou uma alteração em que reclamava a abertura à concorrência, até 1 de Janeiro de 2008<sup>3</sup>, de todos os serviços de transporte ferroviário de passageiros, nacionais e internacionais. No seu parecer sobre essas alterações<sup>4</sup>, a Comissão indicava que a questão devia ser tratada numa proposta específica, que permitisse ter em conta a legislação em vigor no domínio dos contratos de serviço público, para evitar qualquer tipo de incoerência. Nessa ocasião, a Comissão confirmou a sua intenção de apresentar uma proposta específica sobre a abertura do mercado do transporte de passageiros e de fazer acompanhar essa proposta de medidas de protecção dos direitos dos passageiros.

### **1. UMA ETAPA DA CRIAÇÃO DO MERCADO INTERNO DE SERVIÇOS FERROVIÁRIOS**

#### **1.1. Um enquadramento que viabilize a concorrência**

Com a transposição das Directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, já em fase bastante adiantada, é criado o quadro para a prestação de serviços ferroviários internacionais, utilizado num primeiro momento para o transporte de mercadorias. Esse regime já está estabelecido em mais de metade dos Estados-Membros, devendo vir a generalizar-se durante o ano de 2004.

Este quadro estabelece regras precisas para a concessão de licenças a empresas ferroviárias, a distribuição transparente e não discriminatória das capacidades existentes na infra-estrutura e a tarifação da utilização da infra-estrutura. Além disso, prevê que os Estados-Membros estabeleçam um “organismo de controlo”, com uma função reguladora no domínio do acesso ao mercado.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 370 de 12.09.2001

<sup>2</sup> Eurobarómetro 59.2 – Primavera de 2003

<sup>3</sup> Resolução legislativa do Parlamento Europeu referente à posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD))

<sup>4</sup> COM(2003) 719 de 26.11.2003

A aplicação deste enquadramento desde 2003-2004, no contexto da abertura do mercado do transporte ferroviário de mercadorias, permitirá que, quando da abertura à concorrência do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros, em 2010, se disponha já de uma experiência sólida e com provas dadas.

## **1.2. Um enquadramento estrito das normas de segurança**

Ao conferir uma dimensão europeia ao sector ferroviário, o legislador foi ainda obrigado a estabelecer regras claras de segurança ferroviária. A directiva 2004/... relativa à segurança ferroviária<sup>5</sup> define as regras para a emissão de certificados de segurança às empresas ferroviárias, a gestão e o controlo da segurança e a realização de inquéritos em caso de acidente. Esta directiva também prevê o progressivo estabelecimento de normas de segurança europeias, cuja elaboração é confiada à Agência Ferroviária Europeia.

A Directiva 2004/.. deve ser transposta antes de ..., pelo que será plenamente aplicável na data prevista para a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros.

Cabe salientar que a existência de normas europeias de segurança não constitui uma condição prévia da abertura do mercado à concorrência, pois as normas nacionais de segurança já são totalmente aplicáveis. Recorde-se que, para poder oferecer serviços, uma empresa ferroviária titular de uma licença deverá igualmente dispor:

- de material circulante e de maquinistas autorizados a circular nos Estados-Membros em que tenciona operar;
- de um certificado de segurança emitido pela autoridade nacional de segurança de cada um dos Estados-Membros que tenciona atravessar.

Finalmente, este quadro será completado com a proposta que acompanha o presente texto, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e de comboios afectos ao transporte de passageiros e de mercadorias na Comunidade.

## **1.3. Protecção dos direitos dos passageiros**

Tal como aconteceu com o transporte aéreo, é importante definir regras de base para proteger os direitos dos passageiros. Em vários Estados-Membros, o enquadramento dos direitos dos passageiros tem vindo a tornar-se mais preciso, quer a nível regulamentar quer de medidas tomadas pelas empresas ferroviárias. Daí que a proposta da Comissão sobre a abertura do mercado seja apresentada em conjunto com uma proposta de regulamento relativo aos direitos e deveres dos passageiros do transporte ferroviário internacional. Estas regras não interferem com a liberdade comercial das empresas ferroviárias, que poderão oferecer melhores garantias aos seus clientes, antes constituem um nível mínimo a respeitar por todos.

---

<sup>5</sup> Directiva...

## **2. A NECESSÁRIA ARTICULAÇÃO COM A LEGISLAÇÃO COMUNITÁRIA NO DOMÍNIO DOS CONTRATOS DE SERVIÇO PÚBLICO**

### **2.1. Aplicação do Regulamento n.º 1191/69 aos serviços internacionais**

Os Estados-Membros e as administrações locais podem optar por celebrar contratos de serviço público para a prestação de determinados serviços de transporte ferroviário de passageiros. Nesse caso, conforme recordou recentemente o Tribunal de Justiça<sup>6</sup>, devem ser aplicadas as disposições do Regulamento n.º 1191/69<sup>7</sup>. Tais disposições prevêem que os contratos de serviço público poderão incluir direitos exclusivos para a prestação de determinados serviços.

O âmbito de aplicação do Regulamento n.º 1191/69 é extensivo aos serviços internacionais. Dois Estados-Membros, ou duas administrações locais transfronteiriças, podem definir e atribuir em conjunto um contrato de serviço público para a prestação de um serviço internacional ou de um serviço regional transfronteiriço. Nesse caso, é possível definir direitos exclusivos para o serviço em causa.

A abertura do conjunto dos serviços internacionais à concorrência, com base unicamente no livre acesso poderia, por conseguinte, colidir com as disposições do Regulamento n.º 1191/69 e retirar aos Estados-Membros a possibilidade de atribuírem direitos exclusivos no âmbito de um contrato de serviço público. É, pois, necessário precisar a relação entre estes dois domínios, nomeadamente no caso de, numa mesma linha, coexistirem serviços internacionais e serviços locais prestados no quadro de um contrato de serviço público.

### **2.2. Proposta da Comissão para substituição do Regulamento n.º 1191/69**

Em 21 de Fevereiro de 2002, a Comissão apresentou uma proposta alterada<sup>8</sup> de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior, destinado a substituir o Regulamento n.º 1191/69. A proposta tem designadamente por objectivo introduzir um sistema de concorrência regulada para garantir que a concorrência na atribuição de contratos de serviço público é subordinada a regras de protecção do interesse geral, assegurando a disponibilidade, em todas as regiões, de transportes públicos de grande qualidade, a preços acessíveis e que proporcionem uma cobertura social plena. Este texto está actualmente a ser analisado pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu. A referência à legislação comunitária em vigor no texto da presente proposta permite que se tenha em conta quer o regulamento existente quer o regulamento previsto, uma vez este adoptado.

A Comissão convida o Parlamento Europeu e o Conselho a avançar tão rapidamente quanto possível na apreciação da sua proposta alterada destinada a substituir o Regulamento n.º 1191/69 e a dar início, com a maior brevidade, ao exame da presente proposta, para ter em conta o carácter complementar desses dois textos, cujo objectivo reside em proceder à efectiva abertura do mercado do transporte ferroviário de passageiros e instaurar uma concorrência regulada para a atribuição de contratos de serviço público no sector.

---

<sup>6</sup> Acórdão Altmark Trans de 24 de Julho de 2003, Processo C -280/00

<sup>7</sup> Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável

<sup>8</sup> COM(2002) 107 final de 21.2.2002, JO C 151 E de 25.6.2002, p. 146-183

### **2.3. Necessidade de ter em conta a cabotagem**

Nos comboios internacionais embarcam e desembarcam passageiros num mesmo Estado-Membro (cabotagem). Embora seja variável, a quota de mercado deste tráfego é com frequência bastante elevada. Na ligação Bruxelas-Colónia, por exemplo, os comboios circulam muito cheios entre Bruxelas e Liège, mas transportam muito menos passageiros entre Liège e Colónia. O número de comboios internacionais que não efectuem paragens intermédias num mesmo Estado-Membro é extremamente reduzido, circunscrevendo-se a algumas ligações de alta velocidade como Bruxelas-Paris.

Ao estar directamente dependente do número de passageiros transportados, o limiar de rentabilidade de um serviço internacional está condicionado pela possibilidade de embarcarem e desembarcarem passageiros durante a viagem. Não admitir esta possibilidade equivale a eliminar qualquer hipótese de um novo operador vir a lançar um serviço economicamente viável. Além disso, criaria uma situação discriminatória, na medida em que o operador já estabelecido continuaria a poder embarcar e desembarcar passageiros durante a viagem, o mesmo não sucedendo com o seu concorrente.

Uma abertura do mercado que exclua a possibilidade de cabotagem para prestação de um serviço internacional não teria, por conseguinte, reais efeitos no mercado. A proposta apresentada contempla, assim, o direito de as empresas que prestam serviços internacionais transportarem passageiros entre duas estações localizadas no trajecto internacional, incluindo entre duas estações localizadas num mesmo Estado-Membro.

Este aspecto reforça ainda mais a importância de uma articulação clara entre a abertura proposta com base no livre acesso e o âmbito de aplicação do Regulamento n.º 1191/69.

### **2.4. Solução encontrada**

As necessidades variam de acordo com os segmentos de mercado (regional transfronteiriço, internacional de longo curso, alta velocidade...) e com a natureza, rentável ou não, do serviço em causa, o que conduz a adoptar uma abordagem flexível, que permita simultaneamente a concorrência com base no livre acesso e a atribuição de contratos de serviço público com possibilidade de inclusão de direitos exclusivos para determinados serviços.

Como princípio geral é proposta a abertura à concorrência com base no livre acesso, oferecendo todavia aos Estados-Membros a possibilidade de limitarem esse acesso caso estabeleçam contratos de serviço público para serviços específicos, no rigoroso cumprimento das disposições do Regulamento n.º 1191/69 ou do regulamento que vier a substituí-lo, e se o equilíbrio económico do serviço público estiver ameaçado.

Na prática, podem dar-se três casos:

- dois Estados-Membros (ou duas administrações locais transfronteiriças) definem e atribuem em conjunto um contrato de serviço público para prestação de um serviço internacional nos termos do Regulamento n.º 1191/69, e fazem constar desse contrato direitos exclusivos para o serviço em causa;
- dois Estados-Membros (ou duas administrações locais transfronteiriças) definem e atribuem em conjunto um contrato de serviço público para prestação de um serviço internacional, nos termos do Regulamento n.º 1191/69, sem direitos exclusivos ou com direitos exclusivos parciais;

- o serviço é considerado aberto à concorrência com base no livre acesso.

De qualquer forma, existe a possibilidade de o serviço internacional utilizar uma linha em que são explorados determinados serviços com base num contrato de serviço público de âmbito nacional. Por exemplo, na futura linha de alta velocidade que ligará Madrid a Perpignan será possível celebrar um contrato de serviço público para a ligação Madrid-Barcelona, com direitos exclusivos. Esses direitos exclusivos implicam que nenhum outro operador poderá criar um serviço nacional circunscrito à ligação Madrid-Barcelona. Em contrapartida, esses direitos exclusivos não poderão obviar a que um operador internacional que efectue um serviço entre Perpignan e Madrid embarque ou desembarque passageiros em Barcelona, salvo se se demonstrar que o equilíbrio económico do contrato de serviço público em causa poderá ficar afectado.

Saliente-se, todavia, que os mercados servidos pelos serviços internacionais, por um lado, e os mercados servidos pelos serviços prestados com base num contrato de serviço público de âmbito nacional, por outro lado, não são os mesmos. De facto, de um modo geral, os serviços prestados com base num contrato de serviço público são serviços de carácter regional, com paragens frequentes, destinados a servir passageiros que efectuem trajectos curtos ou de médio curso. Os serviços internacionais, por seu turno, têm geralmente menos paragens intermédias e servem uma clientela que efectua trajectos mais longos.

A solução proposta para a abertura do mercado é equilibrada, pois admite a atribuição conjunta de contratos de serviço público pelas autoridades nacionais ou locais que o pretendam, deixando o caminho livre para novas iniciativas e mantendo a possibilidade de cabotagem, para que os serviços internacionais possam ser prestados em condições económicas realistas.

Como haverá direitos de acesso para a prestação de serviços internacionais, a obrigação actualmente existente de constituição de um agrupamento internacional deixará de se justificar quando esses direitos de acesso forem estabelecidos. Conforme demonstrado na Decisão da Comissão GVG/FS<sup>9</sup>, a obrigação de criar um agrupamento internacional pode, de resto, constituir um sério obstáculo à entrada no mercado. Assim, propõe-se que, a partir de 1 de Janeiro de 2010, sejam suprimidas as referências ao conceito de “agrupamento internacional”.

### **3. IMPACTO DA PROPOSTA NOS SERVIÇOS INTERNACIONAIS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

A quota do transporte ferroviário internacional de passageiros, calculada a partir das vendas de bilhetes internacionais, representa cerca de 10% do volume de negócios do serviço de passageiros das empresas ferroviárias<sup>10</sup> (2,4 mil milhões de euros). Trata-se, neste caso, de trajectos internacionais, em que cada passageiro atravessa, pelo menos, uma fronteira.

Certos tipos de serviços internacionais ferroviários conhecem actualmente um forte declínio. Em especial, os comboios nocturnos, no modelo organizacional actual e apesar dos preços geralmente elevados, não conseguem ser rentáveis. Para limitar os prejuízos, as empresas

---

<sup>9</sup> Processo COMP/37 685

<sup>10</sup> Para os países de pequena superfície, essa quota é bastante mais elevada: Luxemburgo 70%, Bélgica 33%, Áustria 17%. Ver quadro em anexo

ferroviárias deixaram recentemente de oferecer vários desses serviços, como por exemplo, Bruxelas-Milão e Viena-Amesterdão.

A quota de mercado do tráfego internacional, incluindo a cabotagem, ou seja, os passageiros que efectuam trajectos nacionais a bordo de comboios internacionais, poderá ser estimada, no máximo em cerca de 20% do mercado, admitindo a hipótese optimista de que, nos comboios internacionais, um em cada dois passageiros efectua um trajecto exclusivamente nacional.

Os tipos de serviços afectados seriam essencialmente os seguintes:

- Os serviços internacionais de alta velocidade;
- Os serviços internacionais em comboio nocturno ou em comboios-auto, actualmente em crise e que novas iniciativas, possibilitadas pela abertura do mercado, poderiam voltar a dinamizar;
- Os serviços internacionais ocasionais e sazonais, em que se poderão desenvolver novas iniciativas comerciais.

Note-se que a ampliação (dos actuais 2 600 km para 6 000 km em 2010) e a interconexão da rede de alta velocidade no horizonte de 2010 e os progressos registados na interoperabilidade deverão abrir novos e importantes mercados para o modo ferroviário e constituir uma oportunidade para novas iniciativas comerciais.

A forte pressão da concorrência das transportadoras aéreas de custos reduzidos nas ligações entre as grandes cidades europeias representa uma importante ameaça para as ligações ferroviárias internacionais. Neste contexto, a abertura à concorrência permitirá ao modo ferroviário desenvolver novas iniciativas e reduzir os custos, para oferecer serviços internacionais competitivos no horizonte de 2010.

#### **4. COMENTÁRIO ARTIGO A ARTIGO**

##### Artigo 1.º

Introduz a definição de “serviço internacional de transporte de passageiros”.

Estabelece o princípio da abertura, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2010, do direito de acesso ao mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros, incluindo a cabotagem.

Consequentemente, suprime, a partir de 1 de Janeiro de 2010, as referências à obrigação de formar um “agrupamento internacional” para beneficiar de direitos de acesso à infra-estrutura.

Precisa que esses direitos de acesso podem sofrer restrições nas ligações que sejam objecto de contratos de serviço público na acepção do Regulamento n.º 1191/69 e especifica que essa restrição só poderá ser imposta se se demonstrar que é necessária à manutenção do equilíbrio económico de um contrato de serviço público.

##### Artigo 2.º

Prevê a apresentação, até 31 de Dezembro de 2012, de um relatório da Comissão sobre a aplicação das disposições *supra*.

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Directiva 91/440/CEE relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>3</sup>,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado<sup>4</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários<sup>5</sup>, tinha por objectivo facilitar a adaptação dos caminhos-de-ferro comunitários às exigências do mercado único e aumentar a sua eficácia.
- (2) No Livro Branco “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções”<sup>6</sup>, a Comissão havia comunicado a sua intenção de avançar na realização do mercado interno de serviços ferroviários propondo a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros.
- (3) O Parlamento Europeu, por seu lado, em Outubro de 2003, votou uma alteração no sentido da abertura à concorrência, em 1 de Janeiro de 2008, de todos os serviços de transporte ferroviário de passageiros, nacionais ou internacionais. Nessa ocasião, a Comissão comunicou que se propunha apresentar uma proposta específica, em articulação com a legislação em vigor no domínio dos contratos de serviço público e que, simultaneamente, pretendia propor medidas para proteger os direitos dos passageiros dos serviços internacionais.

---

<sup>1</sup> JO C [...] de [...], p. [...]

<sup>2</sup> JO C [...] de [...], p. [...]

<sup>3</sup> JO C [...] de [...], p. [...]

<sup>4</sup> JO C [...] de [...], p. [...]

<sup>5</sup> JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva alterada pela Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1)

<sup>6</sup> COM(2001) 370 de 12.9.2001

- (4) A actual situação dos serviços ferroviários internacionais é contrastada. Por um lado, os serviços de longo curso (comboios nocturnos) vivem momentos difíceis, tendo as empresas ferroviárias recentemente deixado de prestar vários desses serviços a fim de limitar os prejuízos. Por outro lado, o mercado dos serviços internacionais de alta velocidade registou um forte crescimento, que se irá acentuar com a extensão e a interligação da rede transeuropeia de alta velocidade no horizonte de 2010. Todavia e em ambos os casos, a pressão da concorrência das transportadoras aéreas de custos reduzidos é muito forte, sendo indispensável promover novas iniciativas, tirando partido da concorrência entre empresas ferroviárias.
- (5) A abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros não seria possível sem um enquadramento preciso das modalidades de acesso à infra-estrutura, sem avanços importantes no domínio da interoperabilidade e sem um enquadramento rigoroso da segurança ferroviária à escala nacional e europeia. Estas condições ficaram reunidas com a transposição da Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, da Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário<sup>7</sup>, da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança<sup>8</sup> e da Directiva 2004/./CE<sup>9</sup> relativa à segurança ferroviária. É necessário que este novo quadro institucional esteja devidamente estabelecido e consolidado na data proposta para a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte de passageiros. É por isso que se propõe o ano de 2010 como horizonte.
- (6) O número de ligações ferroviárias sem paragens intermédias é muito reduzido. No caso dos trajectos com paragens intermédias é indispensável autorizar os novos operadores a embarcar e desembarcar passageiros durante a viagem para assegurar um limiar realista de rentabilidade a estas operações e não colocar os potenciais concorrentes numa situação desfavorável em relação aos operadores já estabelecidos, que o podem fazer.
- (7) O Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável<sup>10</sup> prevê a possibilidade de os Estados-Membros e as administrações locais atribuírem contratos de serviço público, incluindo a concessão de direitos exclusivos para o fornecimento de determinados serviços. Logo, é necessário assegurar a coerência entre as disposições do referido regulamento e o princípio da abertura à concorrência dos serviços internacionais de transporte de passageiros. Em 21 de Fevereiro de 2002, a Comissão apresentou uma proposta alterada<sup>11</sup> de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à acção dos Estados-Membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte

---

<sup>7</sup> JO L 175 de 15.3.2001, p. 26

<sup>8</sup> JO L 247 de 15.3.2001, p. 29

<sup>9</sup> JO L ...

<sup>10</sup> JO L 156 de 28.6.1969, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1893/91 (JO L 169 de 29.6.1991, p. 1)

<sup>11</sup> COM(2002) 107 de 21.2.2002, JO C 151 E de 25.6.2002, p. 146-183

de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior, visando a substituição do Regulamento n.º 1191/69. Esta proposta tem, nomeadamente, por objectivo introduzir um regime de concorrência regulada em matéria de atribuição de contratos de serviço público.

- (8) A aplicação da presente directiva deverá ser avaliada com base num relatório da Comissão a apresentar decorridos dois anos sobre a data da abertura do mercado de serviços internacionais de transporte de passageiros.
- (9) Atendendo a que os objectivos da acção prevista, nomeadamente o desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, devido à necessidade de assegurar condições equitativas e não discriminatórias de acesso à infra-estrutura e à dimensão manifestamente internacional do funcionamento de importantes componentes das redes de caminho-de-ferro, e podem, pois, dada a necessidade de uma acção transnacional coordenada, ser melhor realizados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (10) A Directiva 91/440/CE deve, por conseguinte, ser alterada,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artigo 1º*

A Directiva 91/440/CEE é alterada do seguinte modo:

- 1) É suprimido o quarto travessão do artigo 3º.
- 2) No artigo 3.º, após o quinto travessão, é inserido o travessão seguinte:  
“- «serviços internacionais de transporte de passageiros», os serviços de transporte de passageiros em que o comboio atravessa pelo menos uma vez a fronteira de um Estado-Membro; o comboio pode ser recomposto e/ou desagregado e as diferentes secções que o constituem podem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todas as carruagens atravessem pelo menos uma fronteira.”
- 3) É suprimido o primeiro travessão do n.º 3 do artigo 5º.
- 4) No primeiro parágrafo do artigo 8º, é suprimida a expressão “e pelos agrupamentos internacionais”.
- 5) É suprimido o n.º 1 do artigo 10º.
- 6) As disposições previstas nos pontos 1), 3), 4) e 5) são aplicáveis a partir de 1 de Janeiro de 2010.
- 7) No artigo 10º, são inseridos os números 3-A, 3-B e 3-C seguintes:  
“3-A Em 1 de Janeiro de 2010 o mais tardar, as empresas ferroviárias abrangidas pelo artigo 2.º passam a beneficiar de direito de acesso à infra-estrutura de todos os Estados-Membros para a exploração de serviços internacionais de

transporte de passageiros. No decurso de um serviço internacional de transporte de passageiros, as empresas ferroviárias podem embarcar e desembarcar passageiros entre duas estações localizadas no trajecto internacional, incluindo entre duas estações localizadas num mesmo Estado-Membro.

3-B Os Estados-Membros podem limitar o direito de acesso previsto no n.º 3-A nas ligações partida-destino que sejam objecto de um contrato de serviço público nos termos da legislação comunitária em vigor. Tal limitação não pode criar restrições ao direito de embarcar e desembarcar passageiros entre duas estações localizadas no trajecto de um serviço internacional, incluindo entre duas estações localizadas num mesmo Estado-Membro, salvo se for estritamente necessária à preservação do equilíbrio económico do serviço definido no contrato de serviço público e após parecer favorável do organismo de controlo a que se refere o artigo 30º da Directiva 2001/14/CE<sup>12</sup>.

3-C Os Estados-Membros adoptarão as disposições necessárias para que as decisões a que se refere n.º 3-B sejam submetidas a um controlo jurisdicional.”

8) No artigo 14º, é aditado o parágrafo seguinte:

“O mais tardar em 31 de Dezembro de 2012, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu, ao Comité das Regiões e ao Conselho um relatório sobre a aplicação das disposições previstas nos n.ºs 3-A e 3-B do artigo 10.º.”

#### *Artigo 2º*

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em [...] <sup>13</sup>. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre as disposições da presente directiva e as disposições nacionais aprovadas.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

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

#### *Artigo 3º*

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

---

<sup>12</sup> JO L 247 de 15.3.2001, p. 29

<sup>13</sup> 18 meses a contar da data de adopção da presente directiva

*Artigo 4º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas,

*Pelo Parlamento Europeu  
O Presidente*

*Pelo Conselho  
O Presidente*