



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 12.12.2006
COM(2006)805 final

2000/0212 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 251.º do Tratado CE

sobre a

**posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a aprovação de um regulamento
do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos serviços públicos de transporte
ferroviário e rodoviário de passageiros**

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 251.º do Tratado CE

sobre a

posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a aprovação de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. HISTORIAL DO PROCESSO

Data de envio da proposta revista ao Parlamento Europeu e ao Conselho (documento COM (2005) 319 final – 2000/0212 (COD))	22.7.2005
Data do parecer do Comité das Regiões	16.2.2006
Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu	17.5.2006
Data do parecer do Parlamento Europeu, em primeira leitura, sobre a proposta inicial COM (2000) 7	14.11.2001
Data de adopção da posição comum	11.12.2006

2. OBJECTO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

O objectivo desta proposta é a substituição de um regulamento, adoptado em 1969, que continua a constituir o quadro regulamentar comunitário aplicável no sector dos transportes públicos terrestres de passageiros¹. O contexto económico do sector dos transportes públicos terrestres de passageiros mudou radicalmente desde 1969. O regulamento tornou-se inadequado e constitui uma fonte de insegurança jurídica, que já se traduz num aumento do contencioso.

Atendendo a esta constatação de inadequação do quadro legislativo comunitário, por um lado, e com o objectivo de dinamizar a eficácia e a qualidade dos serviços, por outro, a Comissão

¹ Regulamento (CEE) n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969 (JO L 156 de 28.6.1969, p.1) 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. 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)

apresentou, em Setembro de 2000, uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho² destinado a substituir o regulamento de 1969.

Na sequência da adopção, em Novembro de 2001, do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura, a Comissão apresentou, em Fevereiro de 2002, uma proposta alterada. Porém, tendo em conta, nomeadamente, a grande disparidade das experiências de abertura dos mercados levadas a cabo nos Estados-Membros, o Conselho não pôde prosseguir os seus trabalhos.

A fim de solucionar estas dificuldades, conciliar as diversas posições expressas sobre este assunto no Parlamento Europeu e no Conselho e ter em conta o acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias no processo Altmark³, a Comissão adoptou, em Julho de 2005, uma proposta revista de regulamento que substitui a proposta alterada de 2002.

Esta proposta assenta essencialmente numa simplificação da abordagem legislativa, uma maior flexibilidade na organização dos serviços públicos de transporte e uma melhor tomada em consideração dos princípios da subsidiariedade e da transparência.

O objectivo da proposta é enquadrar as modalidades de intervenção das autoridades competentes no sector dos serviços públicos de transporte terrestre de passageiros. Para esse efeito, define as modalidades de compensação das obrigações de serviço público e de atribuição de direitos exclusivos neste sector. Generaliza a contratualização e o reforço da transparência nas relações entre poderes públicos e operadores de transporte. Ao mesmo tempo, em conformidade com o pedido expresso pelo Parlamento Europeu, esta proposta reconhece pela primeira vez a liberdade de escolha das autoridades locais em matéria de organização dos transportes públicos. Por outro lado, estabelece um quadro claro quer no que respeita à possibilidade de abrir os contratos de serviço público à concorrência, quer no que se refere à possibilidade de as autoridades competentes prestarem elas próprias estes serviços ou de os confiarem a um operador interno.

3. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO COMUM

A posição comum, adoptada por maioria qualificada, procede a determinados ajustamentos que a Comissão considera aceitáveis, na medida em que não comprometem as ambições de segurança jurídica, transparência, subsidiariedade e flexibilidade que orientaram a proposta da Comissão.

Assim, o Conselho alargou a possibilidade de adjudicação por ajuste directo dos contratos ferroviários ao conjunto dos serviços de **transporte ferroviário**, à excepção dos serviços de metropolitano ou de eléctrico, introduzindo uma limitação de princípio de 10 anos no que respeita à duração de tais contratos.

Conforme solicitado pelo PE, o Conselho tomou em consideração a situação específica das PME e revalorizou o nível dos **limiares aplicáveis exclusivamente às PME**, o que permite a adjudicação por ajuste directo a estas empresas de contratos de serviços públicos de valor anual não superior a 1,7 milhão de euros ou respeitantes a um máximo de 500 000 kms por

² COM (2000)7 final - 2000/0212 (COD), com a redacção que lhe foi dada pelo COM(2002)107 final

³ Acórdão de 24 de Julho de 2003 no processo C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH

ano, em benefício de empresas que não operam mais de 20 veículos. Este ajustamento a favor das PME justifica-se pela estrutura muito especial do mercado dos transportes locais, que se encontra subordinado às regras específicas do Capítulo «Transportes» do Tratado. A Comissão considera que este ajustamento não poderá ser ainda alargado.

Em consonância com a posição do Parlamento Europeu e com a proposta da Comissão, o Conselho confirmou o **princípio da liberdade de escolha das autoridades locais** no que respeita ao recurso à adjudicação por concurso ou ao operador interno, nomeadamente para os serviços de autocarro, eléctrico e metropolitano. Por outro lado, para ter em conta determinadas especificidades e evitar um texto dificilmente aplicável, o Conselho adaptou as condições em que as autoridades podem explorar por si próprias ou através de um operador interno os serviços de transportes públicos respectivos.

O Conselho decidiu igualmente reforçar as condições de **transparência** no caso dos contratos adjudicados por ajuste directo.

O Conselho confirmou igualmente a introdução de um **princípio de reciprocidade**, reclamada pelo Parlamento Europeu, mas, conforme propunha a Comissão e nos termos da jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, esta cláusula permanece limitada no tempo e inscreve-se num processo de liberalização progressiva, sendo, por conseguinte, de natureza estritamente transitória.

Por último, o Conselho chegou igualmente a acordo sobre o regime aplicável aos **contratos vigentes** e sobre a necessidade de prever um **período de transição** mais longo, exclusivamente para efeitos da aplicação das disposições relativas às modalidades de adjudicação dos contratos. Este período de transição é de 12 anos após a entrada em vigor do regulamento.

4. OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS SOBRE A POSIÇÃO COMUM

As referências a seguir indicadas dizem respeito aos considerandos e ao articulado da posição comum.

4.1 Alterações do Parlamento Europeu aceites pela Comissão e inseridas na íntegra ou parcialmente na posição comum

Objecto e âmbito de aplicação

As alterações 1, 5, 132, 21, 22 e 31, que especificam os objectivos do regulamento, nomeadamente em termos de interesse geral (melhoria dos transportes em função de factores sociais, ambientais, condições tarifárias, protecção das pessoas com mobilidade reduzida, política de desenvolvimento regional...), são retomadas, nos seus princípios, nos considerandos 4 e 13-A, bem como no n.º 1, primeiro parágrafo, do artigo 1.º.

As alterações 2 e 3 relativas aos princípios em que se baseia o regulamento são retomadas, nos seus princípios, nos considerandos 1, 7 e 9.

A alteração 6, que especifica a situação dos mercados liberalizados, é retomada no considerando 6-B.

A parte da alteração 23 que exclui os comboios históricos do âmbito de aplicação do regulamento é retomada no n.º 2 do artigo 1.º.

Definição

A alteração 25 foi retomada na alínea n) do artigo 2.º, na medida em que inclui na definição de serviços integrados um serviço de informações, um sistema de bilhética e horário únicos.

Relação com as directivas relativas aos contratos públicos

A alteração 8, que indica que as directivas relativas aos contratos públicos não são aplicáveis aos contratos que constituem concessões de serviços, é retomada no n.º 1 do artigo 5.º e no n.º 1 do artigo 8.º.

Vigência dos contratos

As alterações 15 e 54 solicitam a prorrogação do prazo de vigência máximo dos contratos para 8 anos (transportes rodoviários) e 15 anos (transportes ferroviários). A Comissão retomou na sua proposta revista, no considerando 12 e no n.º 5 do artigo 4.º, os prazos propostos pelo Parlamento Europeu e integrou no n.º 6 do artigo 4.º a possibilidade de concluir, em determinadas circunstâncias, contratos de mais longa duração. A posição comum passou o prazo de vigência máximo de princípio dos contratos de transporte rodoviário de oito para dez anos e alargou as possibilidades de dispor de contratos mais longos. Por outro lado, o n.º 6 do artigo 5.º limita a dez anos o prazo de vigência de princípio dos contratos de transporte ferroviário, quando estes tiverem sido adjudicados por ajuste directo.

Modalidades de adjudicação dos contratos de serviço público

A alteração 61, que constitui sem dúvida o elemento central da posição aprovada pelo Parlamento Europeu em primeira leitura, oferece à autoridade competente as seguintes alternativas:

- quer abrir à concorrência a adjudicação dos contratos de serviço público,
- quer fornecer ela mesma, directamente ou através da sua própria empresa de transporte, os serviços de transporte público, na condição, nomeadamente, de não participar no concurso para a adjudicação de outros contratos de serviço público.

Esta alteração, que estabelece por conseguinte **o princípio da liberdade de escolha da autoridade competente**, à semelhança das alterações 12, 14, 29, são retomadas nos seus princípios no considerando 15 e no n.º 2 do artigo 5.º.

O Conselho acrescentou determinados esclarecimentos relativos às condições em que as autoridades competentes podem fornecer elas próprias ou através de um operador interno os serviços de transporte público:

- No n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 5.º e no n.º 2, alínea d), do artigo 5.º, a posição comum adapta a noção de autoridade local competente, a fim de autorizar os grupos de autoridades e de ter em conta as situações em que não existe autoridade local competente em matéria de transportes;

- No n.º 2, alínea a), do artigo 5.º, a posição comum altera a noção de controlo, ao tornar mais flexível o critério relativo à propriedade do capital pela autoridade competente. Consequentemente, certas sociedades de capitais mistos (ou PPPI, parcerias público-privadas institucionalizadas) poderiam ser consideradas operadores internos, beneficiando assim da possibilidade de lhes serem adjudicados por ajuste directo contratos de serviço público de transporte. No entanto, o regulamento impõe, em todo o caso, que as actividades do operador interno sejam objecto de uma rigorosa circunscrição geográfica. A Comissão considera que esta abordagem específica dos transportes se pode justificar, com base no Capítulo «Transportes» do Tratado, por imperativos específicos dos transportes públicos, em nada prejudicando a abordagem que possa ser adoptada noutros sectores de actividade. Por outro lado, a Comissão entende que, mesmo no caso vertente, a solução não poderá afastar-se mais do estado da jurisprudência comunitária em vigor, que interpreta as disposições do Tratado relativas ao direito de estabelecimento (artigo 43.º do Tratado CE) e à livre circulação dos serviços (artigo 49.º do Tratado CE). O regulamento mantém, designadamente, a regra geral essencial nos termos da qual a autoridade competente deve exercer sobre o operador interno um controlo semelhante ao que exerce sobre os seus próprios serviços, sendo este controlo apreciado, no que respeita aos transportes públicos, em função dos critérios previstos no regulamento. Além disso, o regulamento recorda que o eventual recurso à subcontratação por um operador interno deve exercer-se no respeito das regras do Tratado;
- No n.º 2, alínea b), do artigo 5.º, a posição comum torna mais flexível o princípio da circunscrição geográfica do operador interno, a fim de permitir que este possa explorar determinadas linhas de saída;
- No n.º 2, alínea c), do artigo 5.º, o Conselho estabelece um regime que permite aos operadores internos participar em concursos pouco antes da abertura definitiva à concorrência no mercado doméstico.

A alteração 7, que introduz um elemento moderador na apreciação positiva sobre o recurso ao procedimento de concurso para a celebração de contratos de serviço público, é retomada no seu princípio no considerando 6-A mediante a expressão «com cláusulas de salvaguarda adequadas».

No que respeita às modalidades do procedimento de concurso, a alteração 80, que permite as negociações entre a autoridade competente e os proponentes, é retomada no seu princípio no considerando 17 e no n.º 3 do artigo 5.º. A alteração 81, que obriga a autoridade competente a proceder a uma publicidade adequada, é retomada no considerando 23 e no n.º 2 do artigo 7.º.

Transparência

As alterações 82 e 83, que reforçam a obrigação de os Estados-Membros e as autoridades competentes apresentarem periodicamente relatórios sobre a aplicação do regulamento, são tidas em conta, nos seus princípios, no considerando 24 e no n.º 1 do artigo 7.º e no n.º 2 do artigo 8.º.

Por outro lado, em conformidade com o pedido do Parlamento Europeu expresso na alteração 95, o artigo 11.º prevê a apresentação de um relatório da Comissão, que avalie, em especial, a evolução da qualidade dos serviços de transporte público, após o termo do período transitório.

Distorção da concorrência

As alterações 67, 68, 91 e 94, cujo objectivo é prevenir as distorções da concorrência de que poderiam beneficiar os operadores aos quais tenham sido adjudicados por ajuste directo contratos de serviço público, são retomadas, nos seus princípios, no n.º 2, alínea b), do artigo 5.º, bem como no n.º 6 do artigo 8.º, que introduz um princípio de reciprocidade durante o período transitório.

Medidas de emergência

As alterações 70, 78, 85 e 86 do Parlamento permitem às autoridades competentes, em caso de emergência, adjudicar por ajuste directo contratos, por exemplo em situação de falência do operador. O n.º 5 do artigo 5.º reflecte esta preocupação.

Cláusulas de salvaguarda

A Comissão e o Conselho seguiram o parecer do Parlamento Europeu, cujas alterações 71 e 72 suprimem as disposições destinadas a obrigar os operadores a subcontratar uma parte dos serviços ou a afastar determinados operadores dominantes dos procedimentos de concurso.

Regras gerais em matéria tarifária

As alterações 130, 76, 77 e 124 relativas ao regime aplicável às regras gerais destinadas a estabelecer tarifas máximas são retomadas, nos seus princípios, no considerando 5 e no n.º 2 do artigo 3.º. No que respeita aos serviços que apenas recebem compensações financeiras em contrapartida de obrigações tarifárias, a posição comum abre a possibilidade, no n.º 3 do artigo 3.º, de não aplicar o regulamento e de aplicar as regras do Tratado em matéria de auxílios estatais, o que implica, por conseguinte, a obrigação de notificar tais pagamentos.

Compensações pelas obrigações de serviço público

A alteração 13, que diz respeito à indemnização dos operadores, é retomada, no seu princípio, no n.º 1, segundo parágrafo, do artigo 1.º e no ponto 2 do anexo.

A alteração 19, cujo objectivo é permitir aos operadores consagrar os créditos obtidos nos mercados liberalizados à prestação de serviços de transporte público, é tida em conta. De facto, a proibição de tais transferências de receitas, prevista no ponto 5 do anexo, apenas é aplicável às receitas obtidas em mercados não liberalizados.

As alterações 89 e 96 relativas às modalidades de compensação no âmbito de contratos de serviço público adjudicados por ajuste directo, sem recurso a concurso, são retomadas, nos seus princípios, no n.º 2 do artigo 4.º, no artigo 6.º e no anexo.

Transição

As alterações 90, 92 e 93, cujo objectivo é prolongar o período transitório e tornar flexível o regime aplicável aos contratos em curso, são retomadas, nos seus princípios, nos n.ºs 2 e 5 do artigo 8.º e no n.º 1 do artigo 10.º. O artigo 12.º prevê que o regulamento entre em vigor três meses após a sua publicação no Jornal Oficial. No termo deste período de entrada em vigor, terá início um período transitório de 12 anos para a aplicação das disposições em matéria de adjudicação de contratos de serviço público. Estas disposições tornam igualmente mais

flexível o regime aplicável aos contratos vigentes, permitindo uma conformidade progressiva da organização dos transportes públicos no conjunto dos Estados-Membros.

4.2 Alterações do Parlamento Europeu rejeitadas pela Comissão e não inseridas na posição comum

Âmbito de aplicação

A alteração 23 limita o âmbito de aplicação do regulamento aos transportes locais. Esta posição conduziria à manutenção em vigor do Regulamento de 1969, com a incerteza jurídica que lhe é inerente, relativamente a uma parte dos transportes terrestres. O âmbito de aplicação considerado é pois constituído pelos «serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros».

Modalidades de adjudicação dos contratos de serviço público

As alterações 9, 62, 63, 65 e 120 referem-se às condições específicas de abertura à concorrência de certos tipos de serviços de transporte: os transportes integrados, os transportes por metropolitano ou por metropolitano ligeiro ou ainda as novas linhas criadas por iniciativa dos operadores. O objecto destas alterações tornou-se obsoleto, na medida em que a posição comum tem em conta o princípio da liberdade de escolha das autoridades competentes. Este princípio abrange simultaneamente os serviços de transporte integrados, os serviços de metropolitano e de metropolitano ligeiro ou as novas linhas. Deixou de ser necessário prever excepções específicas para estas situações. Estas alterações não foram por conseguinte tidas em conta.

A alteração 64 suprime a obrigação de a autoridade competente indicar, com um ano de antecedência, a sua intenção de abrir à concorrência ou adjudicar por ajuste directo um contrato de serviço público de transporte. Atendendo a que o princípio da liberdade de escolha deve ser acompanhado de uma transparência adequada, a Comissão e o Conselho consideraram necessário manter esta obrigação de publicidade através do considerando 3 e do n.º 2 do artigo 7.º.

A alteração 69, cujo objecto é o chamado procedimento de «comparação da qualidade», não foi retomada nem na proposta revista da Comissão nem na posição comum.

Relação com as directivas relativas aos contratos públicos

A alteração 24 do Parlamento Europeu faz prevalecer as disposições constantes do regulamento sobre a aplicação das directivas «contratos públicos», o que violaria os compromissos assumidos pela Comunidade por força do Acordo sobre Contratos Públicos da Organização Mundial do Comércio. A posição comum não retoma esta ideia de supremacia do regulamento sobre as directivas «contratos públicos». Porém, por motivos de clareza, o n.º 3 do artigo 1.º, introduzido pelo Conselho, especifica que o regulamento não é aplicável às concessões de obras públicas.

Definições

As alterações 107 e 119 completam a definição de direitos exclusivos. Estes aditamentos, que parecem não ter uma verdadeira ligação com a definição em causa, não foram tidos em conta.

Na medida em que este sector saiu do âmbito de aplicação do regulamento, o objecto da alteração 26, que é a definição de vias navegáveis, tornou-se obsoleto. Aliás, o considerando 8 e o n.º 2 do artigo 1.º reflectem a eliminação do transporte por via navegável do âmbito de aplicação do regulamento, devido à escassez dos volumes em causa, e indicam o regime aplicável a este sector.

A alteração 27 constitui uma mudança de redacção da definição de operador e não foi tida em conta.

O objecto da alteração 28 relativa à definição de transporte público local tornou-se obsoleto, na medida em que este conceito deixou de ser utilizado na posição comum.

A alteração 30 introduz uma definição específica de pessoas com mobilidade reduzida, a qual não é retomada na posição comum.

Contratos de serviço público

As alterações 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 116, 127 e 131 alteram e reforçam a lista dos critérios que as autoridades devem ter em conta para a adjudicação dos contratos de serviço público.

O objecto destas alterações tornou-se obsoleto, na medida em que nem a Comissão nem o Conselho tiveram em conta a abordagem que consiste em estabelecer uma lista de critérios de adjudicação obrigatória. Tal lista poderia rapidamente revelar-se inadaptada ou mesmo contraproducente.

A abordagem considerada, que respeita mais o princípio da subsidiariedade, permite atribuir às autoridades competentes toda a liberdade para determinarem o conjunto dos elementos que deverão ser tidos em conta para a adjudicação do contrato, bem como as prioridades destas em matéria de transporte público. No entanto, o considerando 13-A indica que as autoridades podem estabelecer normas de qualidade relativas, por exemplo, às condições de trabalho, aos direitos dos passageiros, à protecção do ambiente ou às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida.

As alterações 108, 55, 56, 57, 58 e 59 impõem que dos contratos de serviço público constem certas disposições em matéria de revogação do contrato, obrigatoriedade de apresentação de um relatório anual de actividade, manutenção do património, regime de sanções e sistema de aditamentos. Estas alterações não foram tidas em conta, na medida em que tais disposições se inserem no quadro do princípio da subsidiariedade e do equilíbrio do contrato a estabelecer entre as partes.

Pelas mesmas razões, as alterações 133 e 134, as quais impõem que o operador seleccionado mantenha os direitos dos trabalhadores, também não foram tidas em conta pela Comissão e pelo Conselho. Porém, em matéria de protecção dos trabalhadores, o considerando 13 e o n.º 7 do artigo 4.º prevêm explicitamente que as autoridades possam, no âmbito de um procedimento de concurso, impor aos operadores candidatos que ofereçam a manutenção de certos direitos ao pessoal previamente contratado.

Procedimentos de recurso

O objecto das alterações 8, 84, 85, 86 e 87, relativas aos procedimentos de recurso contra decisões adoptadas pela autoridade competente, não é tido em conta, na medida em que a posição comum já não determina procedimentos específicos nesta matéria.

Operadores dos países terceiros

O objecto das alterações 4, 20, 74 e 125, relativas às condições de acesso e às regras de estabelecimento aplicáveis aos operadores dos países terceiros, não é tido em conta, na medida em que este aspecto não é tratado, de forma específica, nem pela proposta da Comissão nem pela posição comum do Conselho. Estas alterações não foram por conseguinte tidas em conta.

4.3 Alterações do Parlamento Europeu rejeitadas pela Comissão e inseridas na íntegra ou parcialmente na posição comum

Pequenas e médias empresas

As alterações 17 e 79 têm por objectivo garantir a tomada em consideração dos interesses específicos das PME no mercado dos transportes locais. Estas alterações não foram tidas em conta na proposta da Comissão, mas reflectem-se claramente no n.º 4 do artigo 5.º da posição comum, que estabelece um limiar específico, de nível mais elevado, aplicável exclusivamente aos contratos adjudicados a PME, as quais são definidas neste mesmo artigo como empresas que não operam mais de 20 veículos. Importa recordar que esta disposição tem em conta a estrutura inteiramente específica do mercado dos transportes locais, na qual as PME desempenham por vezes um papel determinante. Além disso, o sector dos transportes está subordinado às regras específicas do Capítulo «Transportes» do Tratado.

4.4 Novos elementos

Âmbito de aplicação

Os considerandos 8-A e 29 e o n.º 2 do artigo 1.º referem-se à eliminação dos serviços públicos de transporte de mercadorias do âmbito de aplicação do regulamento e especificam o regime aplicável a este sector.

Transparência

O n.º 3 do artigo 7.º introduz a obrigação de a autoridade competente publicar determinadas informações em caso de adjudicação por ajuste directo de serviços de transporte ferroviário.

O n.º 4 do artigo 7.º exige que a autoridade competente comunique, a pedido de uma parte interessada, os fundamentos da sua decisão de adjudicar por ajuste directo um contrato de serviço público.

Compatibilidade com o Tratado

O n.º 2 do artigo 9.º indica o regime aplicável aos auxílios que preenchem as necessidades de coordenação dos transportes ou que correspondam à contrapartida de determinadas prestações inerentes ao conceito de serviço público, para além dos abrangidos pelo presente regulamento. Consequentemente, o n.º 2 do artigo 10.º prevê a revogação do Regulamento n.º 1107/70 do

Conselho, de 4 de Junho de 1970, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável.

5. CONCLUSÕES

A Comissão considera que a posição comum adoptada por maioria qualificada em 11.12.2006 não afecta os objectivos e a abordagem da sua proposta revista, pelo que pode apoiá-la.