

Bruxelas, 6 de dezembro de 2022
(OR. en)

15664/22

**Dossiê interinstitucional:
2021/0420(COD)**

**TRANS 772
CODEC 1934**

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Delegações
n.º doc. ant.:	15058/22 + Addenda
n.º doc. Com.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013. – Orientação geral

Junto se envia, à atenção das delegações, o texto sobre o qual o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) definiu uma orientação geral relativamente à proposta em epígrafe na reunião de 5 de dezembro de 2022.

A orientação geral inclui igualmente os anexos constantes das adendas ao documento ST 15058/22, que permanecem inalterados.

2021/0420 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 172.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 Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

¹ JO C [...].

² JO C [...].

- (1) A Comunicação da Comissão "Pacto Ecológico Europeu"³, de dezembro de 2019, estabelece um objetivo de neutralidade climática a alcançar pela União até 2050, bem como um objetivo claro de redução das emissões GEE líquidas em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990. Estes objetivos correspondem à meta definida no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴.
- (2) As emissões dos transportes representam cerca de 25 % do total de emissões GEE da União e estas emissões aumentaram nos últimos anos. Por conseguinte, o Pacto Ecológico Europeu apela a uma redução de 90 % das emissões GEE provenientes dos transportes, para que a UE se torne numa economia com impacto neutro no clima até 2050, enquanto, ao mesmo tempo, porfia na sua ambição de poluição zero⁵.
- (3) A Comunicação da Comissão sobre a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente⁶ define "marcos" para nortear o desenvolvimento do sistema europeu de transportes, tendo em vista os objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente. Preconiza um aumento da quota de mercado do tráfego ferroviário de mercadorias de 50 % até 2030 e a duplicação desse tráfego até 2050, um aumento da quota de mercado do transporte por vias navegáveis interiores e do transporte marítimo de curta distância de 25 % até 2030 e de 50 % até 2050, a duplicação do tráfego ferroviário de alta velocidade até 2030 e a sua triplicação até 2050; a circulação de, pelo menos, 30 milhões de automóveis e 80 000 camiões com zero emissões nas estradas europeias até 2030, e a quase totalidade de automóveis, carrinhas, autocarros e veículos pesados novos com zero emissões até 2050, a neutralidade carbónica das viagens coletivas programadas de menos de 500 km até 2030 na União, e a neutralidade carbónica de, pelo menos, 100 cidades na Europa até 2030.

³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Pacto Ecológico Europeu [COM(2019) 640 final].

⁴ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

⁵ Comunicação da Comissão "Caminho para um planeta saudável para todos Plano de ação da UE: "Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo"", de 12 de maio de 2021 [COM(2021)400 final].

⁶ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões "Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro" [COM(2020)789 final].

- (4) A realização da rede transeuropeia de transportes cria condições favoráveis em termos de infraestrutura para tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis, acessíveis e inclusivos, disponibilizar amplamente alternativas sustentáveis num sistema de transporte multimodal e criar os incentivos adequados para impulsionar a transição, nomeadamente assegurando uma transição justa, em consonância com os objetivos apresentados na Recomendação (UE) do Conselho [...], de 16 de junho de 2022, destinada a assegurar uma transição justa para a neutralidade climática⁷.
- (5) O planeamento, o desenvolvimento e a exploração da rede transeuropeia de transportes devem permitir a utilização de formas sustentáveis de transporte, promover soluções mais adequadas de transporte multimodal e interoperável e reforçar a integração intermodal de toda a cadeia logística, contribuindo para o bom funcionamento do mercado interno, através da criação das artérias necessárias para garantir um fluxo contínuo do transporte de passageiros e mercadorias em toda a União. Além disso, a rede deve ajudar a reforçar a coesão económica, social e territorial, assegurando a acessibilidade e a conectividade de todas as regiões da União, incluindo uma melhor conectividade das regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, rurais, insulares, periféricas e montanhosas, e das zonas escassamente povoadas. O desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deve também permitir uma mobilidade contínua, segura e sustentável de mercadorias e pessoas, em toda a sua diversidade, e contribuir para um maior crescimento económico e competitividade numa perspetiva global, garantindo as interconexões e a interoperabilidade das redes de transportes nacionais de uma forma sustentável e eficiente em termos de recursos.
- (6) O crescimento do tráfego provocou um aumento dos congestionamentos no transporte internacional. A fim de garantir a mobilidade dos passageiros e das mercadorias à escala internacional, a capacidade da rede transeuropeia de transportes e a sua utilização devem ser otimizadas e, se necessário, alargadas, eliminando os estrangulamentos existentes na infraestrutura e criando as conexões em falta nos Estados-Membros e entre eles, e, se adequado, com os países vizinhos, e tendo em conta as negociações em curso com os países candidatos e potenciais candidatos.

⁷ [ST 9107/22], (JO C 243 de 27.6.2022, p. 35).

- (7) A rede transeuropeia de transportes consiste, em grande medida, na infraestrutura existente. A fim de alcançar plenamente os objetivos da nova política da rede transeuropeia de transportes, devem ser definidos requisitos uniformes em matéria de infraestruturas.
- (8) Os projetos de interesse comum deverão contribuir para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes através da construção de novas infraestruturas de transporte, da manutenção e modernização das infraestruturas existentes e da adoção de medidas que promovam uma utilização eficiente da rede em termos de recursos. Os projetos de interesse comum deverão apresentar valor acrescentado europeu. Esses projetos deverão também ser economicamente viáveis. Os projetos em zonas escassamente povoadas, para os quais pode ser difícil demonstrar a viabilidade económica, uma vez que os benefícios da coesão social e territorial podem ter um valor superior, deverão pelo menos contribuir positivamente para o desenvolvimento da rede com base numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos, tendo em conta as características específicas e as limitações da zona em causa.
- (9) Na execução dos projetos de interesse comum, devem ser devidamente consideradas as circunstâncias específicas do projeto individual em causa. Sempre que possível, devem ser exploradas sinergias com outras políticas, nomeadamente os aspetos relativos ao turismo, através da integração nas estruturas de engenharia civil (por exemplo, pontes ou túneis) de infraestruturas para ciclovias — incluindo as rotas EuroVelo —, ou as questões relativas à segurança, integrando novas tecnologias (por exemplo, a utilização de sensores nas pontes).
- (10) A fim de garantir infraestruturas de transporte eficientes e de elevada qualidade em todos os modos de transporte, o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deve ter em conta a segurança e proteção da circulação de passageiros e mercadorias, o seu contributo em matéria de alterações climáticas e o impacto das alterações climáticas e eventuais catástrofes naturais e de origem humana nas infraestruturas e na acessibilidade de todos os utilizadores de transportes, em especial nas regiões mais afetadas pelos efeitos adversos dessas alterações.
- (11) Suprimido.

- (12) Ao planearem as infraestruturas, os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem ter devidamente em conta as avaliações de risco e as medidas de adaptação destinadas a melhorar a resiliência, por exemplo, contra as alterações climáticas, as catástrofes naturais e as catástrofes de origem humana. Através de incentivos adicionais ao desenvolvimento de formas de transporte sustentáveis e de normas exigentes para as infraestruturas de transporte ecológicas, a realização da rede transeuropeia de transportes contribuirá para o princípio de não prejudicar significativamente os objetivos estabelecidos, na aceção do artigo 17.º do Regulamento Taxonomia⁸.
- (13) Tendo em conta a evolução das necessidades de infraestruturas da União e os objetivos de descarbonização, as conclusões do Conselho Europeu de julho de 2020, segundo as quais as despesas da UE deverão estar em consonância com os objetivos do Acordo de Paris e com o princípio de "não prejudicar", os projetos de interesse comum devem ser avaliados com vista a assegurar a coerência da política da RTE-T com os objetivos da União em matéria de política de transportes, ambiente e clima. Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem realizar avaliações ambientais dos planos e projetos, incluindo, no caso de projetos para os quais o processo de adjudicação da avaliação de impacto ambiental não tenha sido iniciado na data de entrada em vigor do presente regulamento, a avaliação do princípio de não prejudicar significativamente, com base nas mais recentes orientações e boas práticas disponíveis.

⁸ Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2020, relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088 (texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

- (14) Deve ser garantida a resiliência dos projetos de infraestruturas abrangidos pelo Regulamento RTE-T contra os possíveis impactos adversos das alterações climáticas, avaliando a sua vulnerabilidade climática e os riscos, e adotando, se necessário, as medidas de adaptação pertinentes. Os projetos que exijam uma avaliação de impacto ambiental devem ser sujeitos a uma avaliação da resiliência às alterações climáticas, e tanto os custos das emissões GEE como os efeitos positivos das medidas de atenuação das alterações climáticas devem ser integrados na análise do custo-benefício. A avaliação da resiliência às alterações climáticas deve ser realizada com base nas mais recentes boas práticas e orientações disponíveis. Esta medida contribui para a integração dos riscos relacionados com as alterações climáticas, bem como das avaliações da vulnerabilidade e do nível de adaptação às alterações climáticas, nas decisões de investimento e de planeamento abrangidas pelo orçamento da União. Sem prejuízo das disposições estabelecidas noutros atos da UE, em especial atos de execução relativos às condições de afetação de apoio financeiro da União a projetos de interesse comum ao abrigo do Regulamento (UE) 2021/1153, a obrigação de realizar uma avaliação da resistência às alterações climáticas deverá ser aplicável apenas aos projetos para os quais o processo de adjudicação da avaliação de impacto ambiental ainda não tenha sido iniciado na data de entrada em vigor do presente regulamento.
- (15) Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem realizar avaliações ambientais dos planos e projetos de acordo com a legislação pertinente, a fim de evitar ou, quando tal não seja possível, mitigar ou compensar os impactos negativos no ambiente, como a fragmentação da paisagem, a impermeabilização dos solos e a poluição do ar e da água, bem como o ruído, e para proteger eficazmente a biodiversidade.
- (16) Os interesses das autoridades regionais e locais, bem como das pessoas afetadas pelos projetos de interesse comum, devem ser devidamente considerados nas fases de planeamento e construção dos projetos.
- (17) A definição da rede transeuropeia de transportes deve basear-se numa metodologia comum e transparente, e refletir o mais elevado nível de planeamento de infraestruturas na União. Deve ser multimodal, ou seja, incluir todos os modos de transporte e suas conexões, bem como os sistemas relevantes de gestão do tráfego e da informação relativa à viagem.

- (18) O desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deverá ser alcançado, gradualmente, em três fases, e ter como objetivo geral a realização de uma rede multimodal e interoperável à escala europeia, que respeite simultaneamente normas elevadas de qualidade e os objetivos gerais de neutralidade climática e ambientais da União: conclusão da rede principal até 2030, de uma rede principal alargada até 2040 e da rede global até 2050, salvo disposição em contrário do presente regulamento.
- (19) Além dos prazos de 2030 e 2050 já previstos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹, deverá ser acrescentado um prazo intermédio até 2040 para garantir a conformidade da rede com o presente regulamento no que diz respeito à rede principal alargada que faz parte dos corredores europeus de transporte. O mesmo prazo intermédio deve igualmente aplicar-se às novas normas da rede principal que sejam acrescentadas aos requisitos já previstos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, de modo a permitir a realização atempada dos investimentos necessários. A aplicação dos requisitos, em especial os decorrentes das normas recentemente introduzidas para a infraestrutura ferroviária, poderá exigir investimentos financeiros substanciais.
- (20) A rede transeuropeia de transportes deverá ser uma rede de transportes à escala europeia que garanta a acessibilidade e a conectividade de todas as regiões da União, incluindo as regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, rurais, insulares, periféricas e montanhosas, e as zonas escassamente povoadas, e que reforce a coesão social, económica e territorial entre essas regiões. Os requisitos aplicáveis às infraestruturas da rede transeuropeia de transportes devem ser estabelecidos com vista a promover o desenvolvimento de uma rede de elevada qualidade em toda a União.

⁹ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (21) A rede transeuropeia de transportes deverá estar suficientemente equipada com infraestruturas para os combustíveis alternativos, para poder dar um contributo efetivo a favor da transição para uma mobilidade com zero emissões, em consonância com os prazos estabelecidos no Regulamento (UE) [...] do Parlamento Europeu e do Conselho [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos]¹⁰.
- (22) Além da rede principal, deve ser definida uma rede principal alargada baseada nos troços prioritários da rede global que fazem parte dos corredores europeus de transporte.
- (23) A rede principal foi identificada com base numa metodologia de planeamento objetiva. Essa metodologia identificou os principais nós urbanos, portos e aeroportos, bem como os postos de passagem fronteiriços. Se possível, deverá ser assegurada a conexão desses nós, por caminho de ferro e/ou estrada, à rede transeuropeia de transportes, desde que tal seja economicamente viável e exequível. A metodologia assegurou a interligação de todos os Estados-Membros e a integração das principais ilhas na rede principal.
- (24) A rede principal e respetivo prazo até 2030 e a rede principal alargada com um prazo até 2040 deverão, salvo disposição em contrário do presente regulamento, constituir a base da rede de transportes multimodal e sustentável, representando os nós e ligações estrategicamente mais importantes da rede transeuropeia de transportes, de acordo com as necessidades de tráfego. Devem estimular o desenvolvimento de toda a rede global e permitir que a ação da União incida nas componentes da rede transeuropeia de transportes com maior valor acrescentado europeu, em especial os troços transfronteiriços, as ligações em falta, os pontos de conexão multimodais e os principais estrangulamentos.
- (25) Certas normas atuais da rede principal devem ser estendidas à rede principal alargada e à rede global, a fim de explorar todos os benefícios da rede, reforçar a interoperabilidade entre os diferentes tipos de rede e permitir uma maior atividade de modos de transporte mais sustentáveis, incluindo através de uma maior digitalização e de outras soluções tecnológicas.

¹⁰ Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de [...], relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L [...]).

- (26) As isenções relativas a requisitos das infraestruturas aplicáveis à rede principal, à rede principal alargada e à rede global só devem ser permitidas em casos devidamente justificados e sob certas condições. Tal deve incluir os casos em que o investimento não seja justificável, ou quando existam condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, por exemplo em regiões ultraperiféricas e noutras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, ou em zonas de escassa ou de elevada densidade populacional.
- (26-A) Para efeitos do presente regulamento, deverá entender-se por rede isolada uma rede ferroviária de um Estado-Membro, ou parte dela, com uma bitola diferente da bitola nominal da norma europeia. A imposição de determinadas normas e requisitos do presente regulamento a tais redes, ou parte delas, não se justificaria em termos de rentabilidade económica, devido às especificidades dessas redes, decorrentes do seu afastamento de outras redes com uma bitola diferente. Por conseguinte, há determinadas normas e requisitos que não deverão ser aplicáveis a essas redes.
- (27) Deve ser assegurada a integração da rede de infraestruturas terrestres, estabelecida através da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, com a dimensão marítima da rede transeuropeia de transportes. Para o efeito, deverá ser criado um Espaço Marítimo Europeu verdadeiramente sustentável, inteligente, contínuo e resiliente, a ser implementado em estreita cooperação com as estratégias europeias macrorregionais e relativas às bacias marítimas, que abranja as antigas "autoestradas do mar", bem como todas as componentes das infraestruturas marítimas da rede transeuropeia de transportes.
- (28) Suprimido.

- (29) Os corredores de transporte ferroviário de mercadorias estabelecidos com base no Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ e os corredores da rede principal definidos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 são instrumentos políticos complementares, que perseguem objetivos estreitamente relacionados, em especial para promover serviços de transporte sustentáveis, eficientes e seguros. Embora a cooperação tenha sido frutuosa em muitos aspetos, verificou-se em certos casos uma sobreposição de atividades e a necessidade de melhorar o intercâmbio de informações. Além disso, os corredores de transporte ferroviário de mercadorias e os corredores da rede principal não estão totalmente alinhados geograficamente, o que limita a possibilidade de coordenação, por exemplo em questões como a aplicação dos requisitos das infraestruturas em toda a rede transeuropeia de transportes ou a melhoria da qualidade dos serviços ferroviários. Permanece, portanto, por explorar um importante potencial de racionalização, eficácia e sinergia.

¹¹ Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (JO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

- (30) Tal como referido na Comunicação da Comissão sobre a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, é necessário integrar os corredores da rede principal e os corredores de transporte ferroviário de mercadorias nos corredores europeus de transporte, a fim de aumentar as sinergias entre o planeamento das infraestruturas e a exploração dos transportes. De acordo com esse objetivo, a Comissão é incentivada a adotar, se for o caso, uma proposta de revisão das regras em matéria de repartição da capacidade do transporte ferroviário de mercadorias atualmente incorporadas no Regulamento n.º 913/2010, em tempo útil para assegurar o fluxo contínuo do transporte de mercadorias nos corredores. Os corredores europeus de transporte devem servir de instrumento para desenvolver fluxos sustentáveis e multimodais de transporte de mercadorias e de passageiros na Europa, e para desenvolver infraestruturas interoperáveis de elevada qualidade e elevado desempenho operacional. Como tal, devem também servir de instrumento para concretizar a visão de criação de uma rede ferroviária altamente competitiva em toda a União.
- (30-A) Deverão ser aplicáveis aos corredores de transporte ferroviário novos requisitos operacionais, a fim de assegurar uma elevada qualidade dos serviços. Em especial, os Estados-Membros deverão envidar todos os esforços para assegurar que o tempo de paragem dos comboios de mercadorias que atravessam uma fronteira entre dois Estados-Membros não excede, em média, 25 minutos e que, na sua maior parte, os comboios que atravessam, no mínimo, uma fronteira de um corredor de transporte de mercadorias chegam ao seu destino ou à fronteira externa da União à hora prevista ou com um atraso inferior a 30 minutos. O limite de tempo de paragem não deverá ser aplicável nos casos em que ocorra uma mudança de bitola. Além disso, também não deverá ser aplicável nas fronteiras entre dois Estados-Membros nos casos em que ainda não tenham sido suprimidos os controlos realizados no âmbito do Regulamento (UE) 2016/399, que impõe, em especial, a realização de controlos de passageiros e de pessoal ferroviário dos comboios de passageiros e de mercadorias que atravessem fronteiras externas, e nos casos em que os controlos nos comboios realizados no âmbito do referido regulamento não permitam o cumprimento desse limite de tempo. As mudanças de bitola e os controlos nos comboios poderão provocar congestionamentos e tempos de espera mais longos na fronteira. Também não deverão ser tidos em conta os atrasos que ocorram em países terceiros que os comboios de mercadorias atravessem e que sejam imputáveis a esses países.

- (30-B) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 913/2010, na sua versão inicial, os Estados-Membros que tenham uma rede ferroviária cuja bitola seja diferente da rede ferroviária principal da União não estão obrigados a participar na criação de corredores de transporte de mercadorias nem no prolongamento de corredores existentes nos termos do referido regulamento. Esses Estados-Membros deverão ser autorizados a determinar, por um período temporário máximo de 10 anos, que os gestores de infraestruturas responsáveis pela infraestrutura ferroviária no seu território não participam no conselho de gestão dos corredores de transporte de mercadorias no seu território.
- (30-C) O Regulamento (UE) n.º 913/2010 visa principalmente a organização e gestão dos corredores ferroviários internacionais para um transporte ferroviário de mercadorias competitivo. Sendo uma região insular, a Irlanda não dispõe de conexões ferroviárias com outros Estados-Membros. Além disso, nos termos do Regulamento (UE) n.º 913/2010, na sua versão inicial, os Estados-Membros que tenham uma rede ferroviária cuja bitola seja diferente da rede ferroviária principal da União não estão obrigados a participar na criação de corredores de transporte de mercadorias nem no prolongamento de corredores existentes nos termos do referido regulamento. A Irlanda fez uso dessa possibilidade. Assim, não foi criado nenhum corredor de transporte ferroviário no território da Irlanda, nos termos de Regulamento (UE) n.º 913/2010, na sua versão inicial. À luz do que precede, dado o valor acrescentado limitado da participação das autoridades irlandesas e respetivos gestores de infraestruturas na governação dos corredores de transporte de mercadorias nos termos do Regulamento (UE) 913/2010, a Irlanda deverá poder determinar que os representantes das suas autoridades e os gestores de infraestruturas responsáveis pela infraestrutura ferroviária no seu território não participam no conselho executivo ou no conselho de gestão dos corredores de transporte de mercadorias ou em nenhum dos dois no seu território.
- (31) Os corredores europeus de transporte deverão incluir os principais fluxos de transporte de longo curso e consistir nos principais eixos europeus de transporte multimodal, baseados nas várias partes da rede transeuropeia de transportes, atravessar fronteiras, e ser multimodais e abertos à inclusão de todos os modos de transporte abrangidos pelo presente regulamento.

- (32) Para criar a rede transeuropeia de transportes de uma forma rápida e coordenada, permitindo assim maximizar os efeitos de rede, os Estados-Membros interessados deverão tomar medidas adequadas para assegurar a finalização dos projetos de interesse comum da rede principal, da rede principal alargada e da rede global nos prazos fixados, ou seja, em 2030, 2040 e 2050, respetivamente, salvo disposição em contrário do presente regulamento. Para o efeito, os Estados-Membros devem assegurar a coerência dos planos nacionais de transporte e investimento com as prioridades estabelecidas no presente regulamento. Os Estados-Membros deverão ainda ter em conta, nomeadamente, as prioridades estabelecidas nos planos de trabalho dos coordenadores europeus. No entanto, o âmbito, a metodologia ou o calendário dos planos e programas nacionais continuam a ser da competência exclusiva dos Estados-Membros.
- (33) É necessário identificar os projetos de interesse comum que contribuam para a realização da rede transeuropeia de transportes e seus objetivos, e que correspondem às prioridades definidas no presente regulamento. A execução desses projetos depende do seu grau de maturidade, do cumprimento dos procedimentos legais da União e nacionais, e da disponibilidade de recursos financeiros, sem prejuízo dos compromissos financeiros dos Estados-Membros ou da União.
- (34) Os projetos de interesse comum que visam desenvolver a rede transeuropeia de transportes em conformidade com os requisitos estabelecidos no presente regulamento têm valor acrescentado europeu, uma vez que contribuem para a criação de uma rede europeia de elevada qualidade, interoperável e multimodal, reforçando a sustentabilidade, a coesão, a eficiência ou os benefícios para os utilizadores. O valor acrescentado europeu é mais elevado quando, além do seu valor potencial apenas para o respetivo Estado-Membro, resulta numa melhoria significativa das conexões de transporte ou dos fluxos de transporte entre Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país terceiro. A fim de garantir a sua execução, tais projetos transfronteiriços devem ser objeto de uma intervenção prioritária da União.
- (35) Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem garantir que as avaliações dos projetos de interesse comum sejam realizadas de forma eficiente, evitando atrasos desnecessários.
- (36) Suprimido.
- (37) Suprimido.

(38) A cooperação com os países terceiros, incluindo os países vizinhos, é necessária para assegurar a interconexão e interoperabilidade das redes de infraestruturas da União e desses países. A União deverá, se for caso disso, promover projetos de interesse comum com esses países e garantir o cumprimento dos objetivos e dos requisitos de interoperabilidade da rede transeuropeia de transportes. Esses projetos deverão também estar alinhados pelo objetivo de alcançar a neutralidade climática na UE até 2050 e assegurar condições de concorrência equitativas no setor dos transportes, nomeadamente prevenindo a fuga de carbono.

(38-A) Transferido do considerando 39-A:

A resiliência da rede europeia de transportes foi colocada em causa e posta à prova pelo impacto devastador da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia. Esta agressão redefiniu o panorama geopolítico, revelando a vulnerabilidade da União face a acontecimentos disruptivos imprevistos fora das fronteiras da União. O seu grande impacto nos mercados mundiais, como por exemplo na segurança alimentar mundial, evidenciaram o facto de que o mercado interno da União e a sua rede de transportes não podem ser considerados de forma isolada no que se trata de definição de políticas da União. Hoje, mais do que nunca, são necessárias melhores ligações aos países parceiros vizinhos da União.

(38-B) Transferido do considerando 39-B:

Tendo em conta o novo contexto geopolítico, a Comunicação da Comissão, de 12 de maio de 2022 sobre "Corredores solidários"¹² identifica vários grandes desafios em matéria de infraestruturas de transportes que a União e os seus países vizinhos têm de resolver para apoiar a economia e a recuperação da Ucrânia, permitir que os produtos agrícolas e outros produtos cheguem à União e aos mercados mundiais e assegurar que a conectividade com a União é consideravelmente reforçada tanto no que diz respeito às exportações como às importações. Para proporcionar uma maior conectividade com a União, a comunicação referida propôs uma avaliação da extensão dos corredores europeus de transporte à Ucrânia e à República da Moldávia.

¹² COM(2022) 217 final.

(38-C) Transferido do considerando 39-C:

Devido à guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia e à posição adotada pela Bielorrússia nesse conflito, considera-se que a cooperação entre a União e a Rússia e a Bielorrússia no domínio da política da RTE-T já não é adequada ou do interesse da União. Por conseguinte, a rede RTE-T nesses dois países terceiros deve ser interrompida. Por conseguinte, a melhoria das ligações transfronteiriças com a Rússia e com a Bielorrússia no território dos Estados-Membros já não representa uma alta prioridade. Existem atualmente ligações entre a Finlândia, a Estónia, a Letónia, a Lituânia e a Polónia e estes dois países terceiros. Para refletir a redução da prioridade de construção e modernização dessas ligações, os últimos quilómetros de todas as ligações transfronteiriças com a Rússia e a Bielorrússia atualmente na rede principal devem ser despromovidos, nos mapas incluídos no presente regulamento, para a rede global, para a qual apenas está previsto um prazo de implementação posterior de 2050. No entanto, em caso de transição democrática na Bielorrússia, a construção e a melhoria das ligações transfronteiriças do país com a UE, em conformidade com o plano económico global para uma Bielorrússia democrática, assumiriam uma elevada prioridade, nomeadamente através da reintegração do país no regulamento.

(38-D) Transferido do considerando 39-A:

O novo contexto geopolítico decorrente da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia demonstrou a importância das ligações de transporte sem interrupções dentro do território da União e com os países terceiros vizinhos. Uma bitola ferroviária diferente da bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm dificulta gravemente a interoperabilidade das redes ferroviárias em toda a União e afeta mesmo a competitividade dessas redes ferroviárias isoladas. Por conseguinte, as novas linhas ferroviárias da rede principal ou da rede principal alargada deverão ser construídas com a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm. Além disso, os Estados-Membros com uma rede que utiliza uma bitola diferente deverão avaliar a migração das linhas existentes dos corredores europeus de transporte. Esta obrigação não deverá aplicar-se às regiões insulares e ultraperiféricas, uma vez que, devido à sua situação geográfica, a sua rede de transportes está totalmente separada de qualquer ligação terrestre no território da União.

(39) Para conseguir a transformação do setor dos transportes num sistema verdadeiramente multimodal de serviços de mobilidade sustentáveis e inteligentes, a União deverá construir uma rede de transportes de elevada qualidade com linhas concebidas para uma velocidade mínima de 100 km/h. Um transporte ferroviário de passageiros competitivo oferece um elevado potencial de descarbonização do transporte. É necessário desenvolver uma rede ferroviária europeia de alta velocidade coerente e interoperável que ligue as suas capitais e as grandes cidades. As medidas que visam complementar as atuais linhas de alta velocidade com linhas concebidas para uma velocidade mínima de 160 km/h deverão, por sua vez, gerar efeitos de rede e promover uma rede mais coerente e um maior número de passageiros que viajam de comboio. No entanto, esses requisitos de conceção em termos de velocidade deverão ser limitados a uma determinada percentagem dos troços ferroviários em causa, a fim de ter em conta a necessidade de flexibilidade nos troços ferroviários com características especiais devido a condicionalismos topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, em que a velocidade tem de ser adaptada caso a caso, incluindo, entre outras coisas, as linhas de interligação, as vias de travessia das estações, os acessos aos terminais e as instalações de serviço ou depósitos. A Comissão deverá, a pedido dos Estados-Membros, conceder isenções a fim de permitir uma maior flexibilidade para além das percentagens específicas estabelecidas no presente regulamento, se for necessário e fundamentado. Aquando da modernização das infraestruturas, os Estados-Membros são incentivados a analisar as possibilidades de as conceber para maior velocidade, como previsto no anexo I da Diretiva 2016/797.

(39-A) Transferido para o considerando 38-D.

(40) Deve ser criada uma rede de transporte ferroviário de mercadorias mais sustentável, resiliente e fiável em toda a Europa, com vista a reforçar a competitividade do transporte combinado. As infraestruturas do transporte ferroviário combinado e dos terminais devem ser modernizadas para que o transporte intermodal possa ser efetuado principalmente por transporte ferroviário, transporte por vias navegáveis interiores ou transporte marítimo de curta distância, e para que os trajetos iniciais e/ou finais realizados por estrada sejam tão reduzidos quanto possível.

(40-A) O transporte intermodal representa cerca de metade das toneladas-quilómetro do transporte ferroviário de mercadorias na Europa, e esta quota continua a aumentar. Para alcançar os objetivos estipulados na Comunicação da Comissão sobre a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de duplicar a quota de transporte de mercadorias por caminho de ferro, deverá ser dada especial atenção ao transporte que combina o caminho de ferro, para a parte principal da viagem e o camião, (para o primeiro e último quilómetros. A fim de contribuir para o aumento do tráfego intermodal, as infraestruturas deverão permitir a circulação de comboios de mercadorias que transportem semirreboques padrão até quatro metros de altura em vagões com uma altura de, pelo menos, 27 centímetros. No entanto, o cumprimento desse requisito implica várias adaptações, por vezes onerosas. Por conseguinte, é importante encontrar uma abordagem equilibrada da aplicação desse requisito e assegurar que essa aplicação seja efetuada com eficácia em termos de custos. A este respeito, os Estados-Membros deverão assegurar que o requisito seja aplicado de forma a garantir pelo menos uma linha direta nacional, a conexão de uma linha direta de transporte de mercadorias com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) e uma conexão com, pelo menos, um terminal rodoferroviário ou um terminal multimodal de mercadorias localizado num porto marítimo que faça parte do corredor europeu de transporte no território de um Estado-Membro, ou numa área adjacente. Além disso, se um ou mais pontos finais de um corredor estiverem localizados no território de um Estado-Membro, deverá existir, pelo menos, uma linha direta que satisfaça esse requisito para, no mínimo, um desses pontos finais. Aquando da seleção das linhas pertinentes, os Estados-Membros deverão ter em conta os fluxos atuais e futuros do transporte ferroviário de mercadorias. Ao avaliar os pedidos de isenção do requisito relativo ao transporte de semirreboques ao abrigo do presente regulamento, a Comissão deverá ter especialmente em conta o resultado da análise dos custos e benefícios socioeconómicos, bem como a possível perturbação dos serviços devido às obras necessárias para cumprir estas condições. Além disso, ao avaliar os pedidos de isenção dos requisitos aplicáveis à infraestrutura ferroviária da rede principal alargada, a Comissão deverá ter em conta, em especial, quaisquer grandes investimentos realizados pelos Estados-Membros interessados em linhas paralelas que estejam próximas das novas linhas a construir.

(41) Suprimido.

- (42) Os Estados-Membros deverão garantir que o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) seja implantado na rede global até 2050, na rede principal alargada até 2040 e na rede principal até 2030. Aquando da implantação do ERTMS na rede global, deverá ser dada prioridade em termos de tempo às linhas que possam contribuir para o transporte ferroviário transfronteiriço internacional seguro e eficiente. Dado que a implantação de um ERTMS de radiocomunicação contribui mais ainda para a eliminação das regras nacionais que afetam a exploração, os Estados-Membros deverão garantir que, a partir de 2030, apenas seja utilizado este tipo de ERTMS nas novas linhas e que, até 2050, toda a rede transeuropeia de transportes esteja equipada com um ERTMS de radiocomunicação.
- (43) Transferido para o considerando 42 (última frase).
- (44) O desmantelamento dos sistemas de classe B traz poupanças de manutenção significativas para os gestores de infraestruturas tendo em conta os custos e a complexidade de implantar o ERTMS e manter sistemas adicionais nas vias durante um período prolongado. Os Estados-Membros deverão procurar, se necessário, desmantelar os sistemas de classe B nas vias até 2050.
- (45) As vias navegáveis interiores da Europa caracterizam-se por uma hidromorfologia heterogénea, que dificulta um desempenho coerente em todos os troços. As vias navegáveis interiores, especialmente os troços de corrente livre, podem ser fortemente afetadas pelas condições climáticas e meteorológicas. A fim de garantir um tráfego internacional fiável, respeitando simultaneamente a hidromorfologia e a legislação ambiental aplicável, os requisitos da RTE-T devem ter em conta a hidromorfologia específica de cada via navegável (por exemplo, rios de corrente livre ou regulados), bem como os objetivos das políticas ambientais e de biodiversidade. Para o efeito, deverão ser estabelecidas linhas de água de referência para cada corredor europeu de transporte, via navegável ou troço de via navegável. No processo de especificação das linhas de água de referência, a Comissão deverá cooperar estreitamente com os Estados-Membros interessados e as comissões de navegação fluvial pertinentes estabelecidas por acordos internacionais, a fim de assegurar uma abordagem coerente no que diz respeito aos requisitos aplicáveis às infraestruturas das vias navegáveis interiores, com vista a promover esse modo de transporte.

- (46) Enquanto ponto de entrada e saída das infraestruturas terrestres da rede transeuropeia de transportes, os portos marítimos são importantes nós multimodais transfronteiriços, que servem não só de plataforma de transporte, mas podem também servir de porta de acesso ao comércio e aos polos industriais e energéticos. Tal como se salienta no plano RePowerEU adotado pela Comissão, é necessário diversificar o abastecimento energético e acelerar a implantação das energias renováveis. Os portos marítimos podem contribuir para este objetivo mediante a implantação de instalações eólicas em alto-mar, a produção de hidrogénio verde e o transporte e armazenamento de gás natural liquefeito. A fim de reforçar as sinergias entre os setores dos transportes e da energia no que diz respeito aos esforços de descarbonização da economia da União, os portos marítimos também poderão desempenhar um papel no transporte de dióxido de carbono através de condutas ou outros modos de transporte.
- (47) O transporte marítimo de curta distância pode contribuir significativamente para a descarbonização do transporte, através do transporte de um maior número de mercadorias e passageiros por mar, e para, entre outras coisas, reduzir os congestionamentos rodoviários no território da União e melhorar o acesso às regiões e Estados periféricos e insulares. No entanto, há a necessidade de integrar melhor as ligações de transporte marítimo de curta distância, que constituem a dimensão marítima da rede transeuropeia de transportes, com a rede terrestre, e de dar maior ênfase a toda a cadeia logística e de transportes, tanto no que se refere às ligações marítimas como com o interior. O conceito global de Espaço Marítimo Europeu, recentemente criado, deve ser promovido através da criação de novas rotas de transporte marítimo de curta distância, ou da otimização das rotas existentes, e do desenvolvimento dos portos marítimos e suas ligações com o interior, de modo a assegurar uma integração eficiente e sustentável com os outros modos de transporte. Além disso, esse novo conceito deverá promover ligações de transporte marítimo de curta distância sustentáveis, com o objetivo de concentrar os fluxos de mercadorias em vias marítimas logísticas por forma a melhorar as ligações marítimas existentes ou a estabelecer novas ligações marítimas viáveis, regulares e frequentes.
- (48) O transporte rodoviário na União representa três quartos do total de transporte interior de mercadorias (em toneladas-quilómetro) e cerca de 90 % do total de transporte interior de passageiros (em número total de passageiros-quilómetro). Dada a importância do transporte rodoviário e o compromisso de melhorar a segurança rodoviária em consonância com os marcos definidos na Comunicação da Comissão sobre a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, é necessário melhorar a infraestrutura rodoviária do ponto de vista da segurança.

- (48-A) Os Estados-Membros deverão assegurar a ligação dos aeroportos da rede principal com um determinado volume de tráfego aos nós urbanos, por caminho de ferro, metropolitano, metropolitano ligeiro ou elétrico, a fim de melhorar a conectividade e assegurar uma capacidade adequada e a conveniência para os utilizadores, exceto nos casos em que condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes impeçam tais ligações. No que diz respeito a esses aeroportos, que são polos mundiais, os Estados-Membros são incentivados a desenvolver ou melhorar as ligações à rede ferroviária de longo curso ou de alta velocidade, criando assim alternativas aos voos de curta distância.
- (48-B) A fim de promover a inovação no domínio do transporte aéreo, os portos espaciais deverão ser incluídos na lista de componentes de infraestrutura de transporte aéreo. No entanto, essa inclusão não deverá prejudicar a competência da União no domínio do espaço nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do TFUE e do artigo 189.º do TFUE, que exclui qualquer harmonização das disposições legislativas e regulamentares dos Estados-Membros. Além disso, a inclusão dos portos espaciais na lista de componentes de infraestrutura de transporte aéreo ao abrigo do presente regulamento não deverá conduzir à aplicação, aos portos espaciais, da legislação atual ou futura da UE aplicável à infraestrutura de transporte aéreo, salvo disposição expressa dessa legislação.
- (49) A rede transeuropeia de transportes deve assegurar uma multimodalidade eficiente que permita escolhas modais mais adequadas e sustentáveis para o transporte de pessoas e mercadorias, e a consolidação da carga em grandes volumes para o transporte de longo curso. Os terminais multimodais devem desempenhar um papel fundamental na realização deste objetivo.
- (49-A) Os Estados-Membros deverão realizar uma análise prospetiva e de mercado relativamente aos terminais multimodais de mercadorias no seu território e elaborar um plano de ação para o desenvolvimento de uma rede multimodal de terminais de mercadorias. Para este fim, poderão recorrer a estudos e planos existentes. O plano de ação preparado pelos Estados-Membros deverá promover o desenvolvimento de terminais multimodais de mercadorias. No entanto, os Estados-Membros não deverão ser obrigados a executar o plano de ação. Além disso, o plano de ação não deverá criar uma obrigação de investimento do setor privado nos terminais. O plano não deverá ser sujeito a avaliação ambiental estratégica.

- (50) Os nós urbanos assumem um papel importante na rede transeuropeia de transportes enquanto ponto de partida ou destino final ("último quilómetro") dos passageiros e mercadorias que circulam na rede, e são pontos de transferência dentro de cada modo de transporte ou entre diferentes modos de transporte. É preciso assegurar que os estrangulamentos da capacidade e a insuficiente conectividade das redes nos nós urbanos deixem de prejudicar a multimodalidade da rede transeuropeia de transportes. A política seguida para a rede transeuropeia de transportes deverá concentrar-se na promoção da continuidade dos fluxos de tráfego de, para e entre nós urbanos na rede. É necessário que a conectividade local nos nós urbanos seja abordada pelas autoridades competentes a nível local, regional ou nacional, em especial através de medidas pertinentes no âmbito dos PMUS.
- (51) A fim de garantir um quadro único eficaz que responda aos desafios da mobilidade urbana, deverá ser adotado, para cada nó urbano, um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), que consista num plano integrado, abrangente e a longo prazo para a mobilidade dos transportes de passageiros e mercadorias em toda a zona urbana funcional. Esse plano poderá incluir objetivos, metas e indicadores para aferir o desempenho atual e futuro dos sistemas de transportes urbanos.
- (52) Os Estados-Membros deverão promover a aplicação dos planos de mobilidade urbana sustentável, a fim de melhorar a coordenação entre as regiões e as cidades. Para o efeito, os Estados-Membros poderão ajudar as autoridades locais a elaborar planos de mobilidade urbana sustentável de elevada qualidade e reforçar a monitorização e a avaliação da execução dos planos através de quaisquer medidas adequadas, orientações, o reforço das capacidades, assistência e, se for caso disso, apoio financeiro.
- (52-A) Os PMUS poderão ser incluídos nos planos existentes, que poderão ser desenvolvidos para satisfazer as orientações constantes dos PMUS, e/ou em planos mais vastos que também incluam, por exemplo, planos de uso do solo, tendo em conta a articulação entre estes e a mobilidade. Nos casos de nós urbanos densamente povoados, deverão ser permitidos vários PMUS.
- (53) A missão relativa às cidades inteligentes e com impacto neutro no clima, prevista no programa-quadro Horizonte Europa, visa garantir a neutralidade climática em 100 cidades na União até 2030. As cidades que participam nesta missão funcionarão como centros de experimentação e inovação, tendo em vista a participação de outras cidades até 2050.

- (54) Os serviços digitais de mobilidade multimodal contribuem para a integração dos diferentes modos de transporte, combinando várias ofertas de transporte numa única oferta. O seu desenvolvimento deverá ajudar a mudar os comportamentos a favor dos modos mais sustentáveis de transporte e da utilização de transportes públicos e modos ativos, como a deslocação a pé e de bicicleta.
- (55) São necessários sistemas de tecnologias da informação e comunicação (TIC) para os transportes, que permitam otimizar o tráfego, as operações de transporte e a segurança do tráfego, e melhorar os serviços conexos. Os fluxos de informação na rede de transporte e mobilidade devem ser facilitados, incluindo através da criação de um espaço de dados sobre a mobilidade da União. Deve ser disponibilizada informação aos passageiros sobre, nomeadamente, os sistemas de bilhética e reserva.
- (56) Os sistemas e serviços de transporte inteligentes, e as novas tecnologias, deverão impulsionar a implantação destes sistemas e serviços em todas as estradas da rede transeuropeia de transportes.

- (57) É necessário garantir um planeamento adequado da rede transeuropeia de transportes. Tal implica, igualmente, a aplicação de requisitos específicos em toda a rede em matéria de infraestruturas, sistemas TIC, equipamentos e serviços, incluindo os requisitos para a implantação da infraestrutura necessária aos combustíveis alternativos, tal como definido no Regulamento (UE) [...] do Parlamento Europeu e do Conselho [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos]¹³. Por conseguinte, é necessário assegurar o cumprimento adequado e concertado desses requisitos em toda a Europa, relativamente a cada modo de transporte e à sua interligação em toda a rede transeuropeia de transportes e não só, de modo a tirar proveito do efeito de rede, permitindo operações transeuropeias de transporte eficientes e sobre longas distâncias. A fim de assegurar a implantação de combustíveis alternativos em toda a rede rodoviária da rede transeuropeia de transportes, em consonância com os objetivos estabelecidos no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos], as referências à "rede principal" no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] devem ser entendidas como referências à "rede principal" como definida no presente regulamento. As referências à "rede global" no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] devem ser entendidas como referências à "rede principal alargada" e à "rede global" como definidas no presente regulamento.
- (58) A rede transeuropeia de transportes deverá possibilitar a implantação em larga escala de novas tecnologias e inovações capazes de reforçar a eficiência global do setor europeu dos transportes e a sua capacidade para garantir a segurança dos fluxos de passageiros através de meios eficientes e para tornar os meios transporte públicos ou ecológicos mais atrativos para os passageiros, bem como a redução da pegada de carbono do setor. Tal contribuirá, simultaneamente, para a realização dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu e do objetivo de aumentar a segurança energética da União. Para isso, a disponibilidade de combustíveis alternativos e infraestruturas conexas deve ser melhorada em toda a rede transeuropeia de transportes.

¹³ Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de [...], relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L [...]).

- (59) Deve ser instalado um número suficiente de pontos de carregamento rápido para os veículos ligeiros e pesados, acessíveis ao público em toda a rede transeuropeia de transportes. Este objetivo deve assegurar uma plena conectividade transfronteiriça e permitir a circulação de veículos elétricos em toda a União. Os objetivos fixados com base na distância percorrida para a rede transeuropeia de transportes, como definidos no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos], visam assegurar uma cobertura mínima de pontos de carregamento elétrico nas principais redes rodoviárias da União.
- (60) As infraestruturas de carregamento acessíveis ao público ao longo da rede transeuropeia de transportes, como definido no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos], devem ser complementadas através de requisitos para a sua implantação nos terminais multimodais e plataformas multimodais de passageiros, para permitir o carregamento dos camiões de longo curso durante a carga e descarga ou o repouso do condutor, e carregamento dos autocarros nas plataformas multimodais de passageiros. A fim de assegurar a livre circulação, sempre que os terminais ou interfaces de passageiros recebam apoio da União ou do Estado, o acesso a estas infraestruturas para efeitos de carregamento deverá ser efetuado de forma justa, transparente e não discriminatória, evitando práticas de "aprisionamento" das empresas no mercado (lock-in) ou eventuais distorções da concorrência.
- (61) A falta de segurança, proteção e fiabilidade das infraestruturas, causada por catástrofes naturais, incluindo acontecimentos relacionados com o clima e outras ocorrências excecionais, como as pandemias, as catástrofes de origem humana (por exemplo, acidentes), ou por perturbações resultantes de atos intencionais como o terrorismo e os ciberataques, afeta gravemente a eficiência e o funcionamento da rede transeuropeia de transportes. Por exemplo, certos acidentes causados por várias catástrofes naturais devidas a fenómenos meteorológicos extremos interromperam significativamente os fluxos de transporte nos últimos anos. A resiliência da rede de transportes às alterações climáticas, aos riscos naturais, às catástrofes de origem humana e a outras perturbações deverá, por conseguinte, ser melhorada, com base nas medidas de avaliação dos riscos e de reforço da resiliência tomadas por entidades críticas para o setor dos transportes nos termos da Diretiva [...] relativa à resiliência das entidades críticas¹⁴.

¹⁴ Esta diretiva baseia-se na Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à resiliência das entidades críticas, COM/2020/829 final.

- (62) Tendo em conta a experiência adquirida com a gestão da crise durante a pandemia de COVID-19¹⁵ e a fim de evitar perturbações e contingências de tráfego no futuro, ao planearem as infraestruturas de transporte os Estados-Membros deverão ter em conta a segurança e a resiliência dessas infraestruturas às alterações climáticas, aos riscos naturais, às catástrofes de origem humana e a outras perturbações que afetem o funcionamento do sistema de transportes da União. Para isso, é importante que os corredores europeus de transporte também incluam linhas alternativas, que possam ser utilizadas em caso de congestionamento ou outros problemas nas rotas principais. Além disso, dada a sua natureza multimodal, um modo de transporte poderá substituir outro em caso de emergência.
- (63) A participação de empresas — incluindo empresas detidas ou controladas por pessoas singulares de países terceiros ou empresas de países terceiros (incluindo empresas estabelecidas em países terceiros) — pode acelerar a realização da rede transeuropeia de transportes. No entanto, em determinadas circunstâncias, a participação de uma empresa detida ou controlada por uma pessoa singular de um país terceiro ou por uma empresa de um país terceiro em projetos de interesse comum, ou a sua contribuição para esses projetos, pode comprometer a segurança e a ordem pública na UE. Sem prejuízo do mecanismo de cooperação previsto no Regulamento (UE) n.º 2019/452¹⁶, e complementarmente a esse mecanismo, é necessária uma maior sensibilização para essa participação ou contribuição, a fim de permitir a intervenção das autoridades públicas caso essa participação ou contribuição seja suscetível de afetar a segurança ou a ordem pública na União e não esteja abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/452¹⁷.

¹⁵ Comunicação da Comissão sobre a implementação de corredores verdes ao abrigo das orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais C(2020)1897 final (JO C 96 I de 24.3.2020, p. 1) e Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu e ao Conselho, de 28 de outubro de 2020, "Melhorar os corredores verdes dos transportes para manter a atividade económica no período de ressurgimento da pandemia de COVID-19" COM(2020)685 final.

¹⁶ Regulamento (UE) 2019/452 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, que estabelece um regime de análise dos investimentos diretos estrangeiros na União (JO L 79I de 21.3.2019, p. 1).

¹⁷ Este considerando poderá ser adaptado para refletir as alterações ao artigo 47.º.

- (64) A manutenção é e continuará a ser principalmente um dever dos Estados-Membros e, sem prejuízo da competência destes no que diz respeito, em especial, ao financiamento e à gestão da manutenção, é importante que a rede transeuropeia de transportes – uma vez construída – seja devidamente mantida para garantir uma elevada qualidade dos serviços, seguindo uma abordagem baseada no ciclo de vida, ao planear e adjudicar os projetos. Em especial, os Estados-Membros deverão envidar todos os esforços para assegurar o planeamento da manutenção a longo prazo das infraestruturas de transporte rodoviário e, se for o caso, das infraestruturas de transporte por vias navegáveis interiores.
- (65) A fim de garantir a execução das partes da rede transeuropeia de transportes de maior importância estratégica dentro dos prazos previstos, é importante adotar uma abordagem centrada nos corredores para coordenar os diferentes projetos numa base transnacional e sincronizar o desenvolvimento dos corredores, maximizando assim os benefícios da rede.
- (66) Os corredores europeus de transporte devem ajudar a desenvolver a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes de forma a eliminar os estrangulamentos, reforçar as ligações transfronteiriças e melhorar a eficiência e a sustentabilidade. Esses corredores deverão contribuir para a coesão através de uma cooperação territorial reforçada. Deverão contribuir também para a realização de objetivos mais abrangentes da política de transporte e facilitar a interoperabilidade, a integração modal e as operações multimodais. A abordagem de corredor deverá ser transparente e clara, e a gestão desses corredores não deverá originar custos ou ónus administrativos adicionais.
- (67) Para facilitar a implementação coordenada dos corredores europeus de transporte e das duas prioridades horizontais, o ERTMS e o Espaço Marítimo Europeu, a Comissão deverá, de comum acordo com os Estados-Membros interessados, designar coordenadores europeus. Os coordenadores europeus devem facilitar a adoção de medidas para estabelecer uma estrutura de governação adequada e assegurar a definição coerente de prioridades no que se refere ao planeamento das infraestruturas e dos investimentos nos corredores europeus de transporte e às duas prioridades horizontais.

- (68) Os quadros europeu e nacionais de planeamento e execução das infraestruturas de transporte, bem como os planos de trabalho dos coordenadores europeus, devem contribuir para o rápido planeamento e programação dos investimentos necessários à consecução dos objetivos do presente regulamento.
- (69) Os planos de trabalho dos coordenadores europeus devem ser utilizados para promover a cooperação entre todas as partes interessadas, reforçar a complementaridade com as ações dos Estados-Membros e dos gestores de infraestruturas, em especial, para definir objetivos intermédios indicativos para a execução de importantes ligações em falta e troços transfronteiriços e para a eliminação de estrangulamentos.
- (70) A base técnica dos mapas que especificam a rede transeuropeia de transportes é fornecida pelo sistema interativo de informação geográfica e técnica desta rede (TENtec).
- (71) Tendo em conta a Comunicação da Comissão sobre o Plano de Ação para a Mobilidade Militar, de março de 2018¹⁸, a Comissão analisou a necessidade de adaptar a rede transeuropeia de transportes para refletir a utilização militar da infraestrutura. Com base na análise das diferenças entre a rede transeuropeia de transportes e as necessidades militares¹⁹, foram incluídas estradas e caminhos de ferro adicionais na rede transeuropeia, a fim de reforçar as sinergias entre as redes de transporte civis e militares.

¹⁸ Comunicação Conjunta ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o Plano de Ação para a Mobilidade Militar [JOIN(2018)05 final].

¹⁹ "Joint Staff Working Document on the updated Gap Analysis between the military requirements and the trans-European transport network requirements" [Documento de trabalho conjunto dos serviços da Comissão sobre a análise atualizada das lacunas entre os requisitos militares e os requisitos da rede transeuropeia de transportes], 17 de julho de 2020 [SWD(2020)144 final].

- (72) A fim de maximizar a coerência entre as orientações e a programação dos instrumentos financeiros relevantes disponíveis a nível da União, o financiamento da rede transeuropeia de transportes deve cumprir o disposto no presente regulamento e basear-se, em particular, no Regulamento (UE) n.º 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰. Além disso, o financiamento da rede deve também basear-se nos fundos e instrumentos de financiamento previstos noutra legislação da União, incluindo o InvestEU, o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, a Política de Coesão, o programa Horizonte Europa e outros instrumentos de financiamento criados pelo Banco Europeu de Investimento. Para permitir o financiamento de projetos de interesse comum, as referências a "plataformas logísticas multimodais", "autoestradas do mar" e "aplicações telemáticas" no Regulamento (UE) 2021/1153 devem ser entendidas, respetivamente, como referências a "terminais multimodais de mercadorias", "Espaço Marítimo Europeu" e "sistemas TIC para os transportes", tal como definidos no presente regulamento. Para o mesmo efeito, as referências à "rede principal" no Regulamento (UE) 2021/1153 devem entender-se como incluindo a "rede principal alargada" como definida no presente regulamento.
- (73) A realização dos objetivos da rede transeuropeia de transportes, em especial no que diz respeito à descarbonização e digitalização do sistema de transportes na União, exige um quadro regulamentar sólido. Os Estados-Membros devem implementar reformas ambiciosas para fazer face aos desafios do transporte sustentável identificados no Semestre Europeu. O Mecanismo de Recuperação e Resiliência apoia tanto as reformas como os investimentos que visem tornar os transportes mais sustentáveis, reduzir as emissões e melhorar a segurança e a eficiência. As medidas relevantes para esse efeito estão incluídas nos planos de recuperação e resiliência aprovados.

²⁰ Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 (JO L 249 de 14.7.2021, p. 38).

- (74) A fim de atualizar os mapas e a lista de portos, aeroportos, terminais e nós urbanos incluídos nos anexos I e II, para ter em conta eventuais alterações resultantes, em especial, da utilização efetiva de certos elementos da infraestrutura de transportes, analisados de acordo com os limiares quantitativos pré-estabelecidos e alterar os alinhamentos dos corredores europeus de transporte no anexo III, deverá ser delegado na Comissão o poder de adotar atos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito às alterações dos anexos I, II e III. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor²¹. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (75) Algumas partes da rede são geridas por outros intervenientes que não os Estados-Membros. No entanto, os Estados-Membros são responsáveis por garantir a correta aplicação das regras que governam a rede no seu território.
- (76) Para assegurar uma aplicação simples e eficaz das obrigações estabelecidas no presente regulamento, a Comissão apoia os Estados-Membros através do Instrumento de Assistência Técnica²², que fornece competências técnicas específicas para definir e executar reformas, incluindo para promover o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

²¹ Acordo Interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016 (JO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

²² Regulamento (UE) 2021/240 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de fevereiro de 2021, que cria um instrumento de assistência técnica.

- (77) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas à Comissão competências para a concessão de isenções em relação a determinados requisitos do presente regulamento, bem como para a adoção de atos de execução que especifiquem os níveis de água de referência, que estabeleçam uma metodologia para os dados da mobilidade urbana a recolher pelos Estados-Membros e para a adoção de atos de execução para a execução de troços transfronteiriços dos corredores europeus de transporte e para a implementação das duas prioridades horizontais. Poderão também ser adotados atos de execução para troços específicos dos corredores europeus de transporte, a pedido dos Estados-Membros interessados. Essas competências devem ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²³.
- (77-A) As disposições relativas aos caminhos de ferro e, em especial, qualquer obrigação de conexão dos aeroportos e portos aos caminhos de ferro, bem como as disposições relativas aos terminais multimodais de mercadorias, não deverão ser aplicáveis a Chipre, Malta nem às regiões ultraperiféricas, enquanto não for criado um sistema ferroviário no seu território. As disposições relativas a áreas de estacionamento seguras e protegidas também não deverão ser aplicáveis a esses Estados-Membros e regiões, uma vez que as referidas áreas de estacionamento não são essenciais na ausência de tráfego rodoviário de mercadorias em trânsito no seu território.
- (78) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, o estabelecimento e o desenvolvimento coordenados da rede transeuropeia de transportes, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à necessidade de coordenar esses objetivos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. De acordo com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos.

²³ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (79) É necessário alterar o Regulamento (UE) 2021/1153 para adaptar as suas disposições com vista à integração dos corredores da rede principal nos corredores europeus de transporte. A definição e o alinhamento dos corredores europeus de transporte serão estabelecidos no presente regulamento e substituirão os corredores da rede principal, tal como definidos nesse regulamento.
- (80) É necessário alterar o Regulamento (UE) n.º 913/2010 para adaptar as suas disposições com vista à integração dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias nos corredores europeus de transporte.
- (81) O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 deve ser revogado,

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

1. O presente regulamento estabelece orientações para o desenvolvimento de uma rede transeuropeia de transportes constituída por uma rede global, uma rede principal e uma rede principal alargada, sendo as duas últimas estabelecidas com base na rede global.
2. O presente regulamento identifica:
 - a) Os corredores europeus de transporte de maior importância estratégica com base em troços prioritários da rede transeuropeia de transportes;
 - b) Os projetos de interesse comum e especifica os requisitos a cumprir para o desenvolvimento e execução da infraestrutura da rede transeuropeia de transportes.
3. O presente regulamento define as prioridades para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e prevê medidas para a sua execução.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se à rede transeuropeia de transportes, como especificada nos mapas constantes do anexo I e nas listas do anexo II. A rede transeuropeia de transportes compreende as infraestruturas de transporte, incluindo as infraestruturas para combustíveis alternativos, os sistemas TIC para os transportes e as medidas destinadas a promover uma maior eficiência na gestão e utilização dessas infraestruturas e que permitem a criação e exploração de serviços de transporte sustentáveis e eficientes.
2. A infraestrutura da rede transeuropeia de transportes é composta pelas infraestruturas de transporte ferroviário, de transporte por vias navegáveis interiores, de transporte marítimo, de transporte rodoviário, de transporte aéreo e de transporte multimodal, incluindo em nós urbanos, tal como estabelecido nas secções relevantes dos capítulos II, III e IV.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) "Projeto de interesse comum", qualquer projeto realizado nos termos do presente regulamento;
- b) "País vizinho", um país terceiro abrangido pela Política Europeia de Vizinhança, pela Política de Alargamento e pelo Espaço Económico Europeu, pela Associação Europeia de Comércio Livre ou pelo Acordo de Comércio e Cooperação UE-Reino Unido;
- c) "Região NUTS", uma região como classificada no Regulamento (CE) n.º 1059/2003 relativo à instituição de uma Nomenclatura Comum das Unidades Territoriais Estatísticas;

- d) "Troço transfronteiriço", o troço que garante a continuidade de um projeto de interesse comum em ambos os lados de uma fronteira, entre os nós urbanos mais próximos de uma fronteira entre dois Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país vizinho;
- e) "Estrangulamento", um obstáculo físico, técnico, funcional, operacional ou administrativo que provoca uma falha do sistema, afetando a continuidade do tráfego dos fluxos de longa distância ou transfronteiriços;
- f) "Nó urbano", uma zona urbana onde certos elementos da infraestrutura de transporte da rede transeuropeia de transportes, nomeadamente portos, incluindo terminais de passageiros, aeroportos, estações de caminhos de ferro, terminais de autocarros, plataformas e instalações logísticas e terminais de mercadorias, localizados nessa zona urbana ou em seu redor, estão conectados com outros elementos dessa infraestrutura e com as infraestruturas de tráfego regional e local, incluindo a relacionada com os modos ativos de deslocação;
- g) "Rede isolada", a rede ferroviária de um Estado-Membro, ou parte dela, com uma bitola diferente da bitola nominal da norma europeia (1435 mm).
- h) Suprimido;
- i) "Transporte multimodal", o transporte de passageiros ou de mercadorias, ou ambos, que utiliza dois ou mais modos de transporte;
- j) "Serviços digitais de mobilidade multimodal", os serviços definidos no artigo [...] da Diretiva (UE) 2010/40 que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes²⁴;

²⁴ Diretiva XXX/... (UE) que altera a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L [...]).

- k) "Interoperabilidade", a capacidade da infraestrutura, tendo em conta todas as condições regulamentares, técnicas e operacionais, e incluindo a infraestrutura digital de um modo de transporte ou segmento, para garantir fluxos de tráfego seguros e contínuos cumprindo os níveis de desempenho exigidos para um modo ou segmento da infraestrutura;
- l) "Plataforma multimodal de passageiros", um ponto de conexão entre, pelo menos, dois modos de transporte de passageiros, onde são garantidos o fornecimento de informações de viagem, o acesso ao transporte público e as correspondências entre os diferentes modos de transporte, incluindo modos ativos de deslocação, e que funciona como interface entre os nós urbanos e as redes de transporte de longo curso;
- m) "Terminal multimodal de mercadorias", uma estrutura equipada para o transbordo entre, pelo menos, dois modos de transporte, ou entre dois sistemas ferroviários diferentes, e para o armazenamento temporário de mercadorias, como os portos marítimos e de navegação interior, os aeroportos e os terminais rodoferroviários;
- n) "Plataforma logística", uma zona com ligação direta à infraestrutura de transporte da rede transeuropeia de transportes, que inclui, no mínimo, um terminal de mercadorias, e que permite a realização de atividades logísticas;
- o) "Plano de mobilidade urbana sustentável" (PMUS), um documento para o planeamento estratégico da mobilidade, destinado a melhorar, de forma sustentável, a mobilidade no interior da zona urbana funcional, e a acessibilidade a essa zona, para pessoas, empresas e bens, tendo em vista, em especial, uma melhor qualidade de vida;
- p) "Modos ativos", o transporte de pessoas ou mercadorias, através de meios não motorizados, baseado na atividade física humana, incluindo os com propulsão auxiliar elétrica, como se refere no artigo 2.º, n.º 2, alínea h), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

- q) "Sistemas TIC para os transportes", sistemas de tecnologias de informação e comunicação e aplicações que utilizam tecnologias de informação, comunicação, navegação ou posicionamento/localização, para tratar, armazenar e trocar os dados e informações necessários para gerir eficazmente a infraestrutura, a mobilidade e o tráfego da rede transeuropeia de transportes, para notificar informações relevantes às autoridades e para prestar serviços com valor acrescentado aos cidadãos, expedidores e operadores, incluindo os sistemas para garantir uma utilização da rede resiliente, segura, ecológica e eficiente em termos de capacidade. Incluem, nomeadamente, os sistemas, tecnologias e serviços referidos nas alíneas r) a x), e podem, também, incluir dispositivos de bordo e as componentes de infraestrutura ou digitais correspondentes;
- r) "Sistema de transporte inteligente" (STI), um sistema na aceção do artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte²⁵;
- s) "Sistemas de informação e monitorização do tráfego de navios" (VTMIS), os sistemas estabelecidos pela Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶;
- t) "Serviços de informação fluvial" (RIS), tecnologias de informação e de comunicação utilizadas pelo transporte por vias navegáveis interiores, como definidos no artigo 3.º, alínea a), da Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁷;

²⁵ Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

²⁶ Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

²⁷ Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (JO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

- u) "Ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo" (EMSW_e), o quadro jurídico e técnico como definido no Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸;
- v) "Sistema de gestão do tráfego aéreo/Serviço de navegação aérea" (sistema ATM/ANS), um sistema ATM/ANS como definido no artigo 3.º, n.º 7, do Regulamento (UE) 2018/1139;
- w) "Sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário" (ERTMS), o sistema a que se refere a Diretiva (UE) 2016/797 e o anexo, ponto 2.2, do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão²⁹;
- x) "ERTMS de radiocomunicação", um ERTMS de nível 2 ou 3 que utiliza a radiocomunicação para o envio de autorizações de movimento ao comboio nos termos do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão³⁰;
- y) "Sistemas de classe B", sistemas antigos de proteção de comboios e de radiocomunicações vocais, tal como definidos no anexo, ponto 2.2, do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão;
- z) "Porto marítimo", um porto marítimo como definido no artigo 2.º, ponto 16, do Regulamento (UE) 2017/352;
- aa) "Transporte marítimo de curta distância", o tráfego marítimo de mercadorias e passageiros entre portos situados em águas geográficas de um ou vários Estados-Membros ou entre um porto situado nas águas dos Estados-Membros e um porto situado nas águas de um país terceiro limítrofe com faixa costeira nos mares que limitam territorialmente um ou vários Estados-Membros;

²⁸ Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE (JO L 198 de 25.7.2019, p. 64).

²⁹ Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

³⁰ Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

- ab) "Informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias" (eFTI), a comunicação eletrónica de informações regulamentares entre os operadores económicos e as autoridades competentes, em conformidade com o Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho³¹;
- ac) "Céu Único Europeu" (SES), os sistemas estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004³², (CE) n.º 550/2004³³, (CE) n.º 551/2004³⁴ e (UE) 2018/1139³⁵ do Parlamento Europeu e do Conselho, para reforçar as normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa;
- ad) "Vertiporto", uma área utilizada para a descolagem e a aterragem de aeronaves de aterragem e descolagem vertical (VTOL);
- ae) "posição de estacionamento de contacto", uma posição numa área designada da plataforma de estacionamento do aeroporto equipada com uma manga de embarque;

³¹ Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (JO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

³² Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

³³ Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10)

³⁴ Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu (JO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

³⁵ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

- af) "Projeto SESAR", o projeto de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa, que visa dotar a União de uma infraestrutura de gestão do tráfego aéreo de elevado desempenho, normalizada e interoperável, consistindo num ciclo de inovação que inclui a fase de definição do SESAR, a fase de desenvolvimento do SESAR e a fase de implantação do SESAR;
- af2) "Porto espacial", uma instalação de ensaio e lançamento de aeronaves espaciais;
- ag) "Projeto Ferroviário Europeu", um projeto da empresa comum "Setor Ferroviário Europeu", ou da sua antecessora "Shift2Rail";
- ah) "Plano Diretor Europeu ATM", o plano aprovado na Decisão 2009/320/CE do Conselho³⁶, com a nova redação que lhe foi dada³⁷;
- ai) "Governança dos corredores de transporte de mercadorias", os órgãos de governação referidos no artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010;
- aj) "Manutenção", as obras destinadas a manter as condições e a capacidade das infraestruturas existentes ao longo da respetiva vida útil;
- ak) "Análise dos custos e benefícios socioeconómicos", uma avaliação quantificada do valor de um projeto, realizada previamente com base numa metodologia reconhecida, que considera todos os custos e benefícios sociais, económicos, sanitários, climáticos e ambientais relevantes. A análise dos custos e benefícios climáticos e ambientais basear-se-á na avaliação de impacto ambiental efetuada ao abrigo da Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁸;
- al) "Combustíveis alternativos", os combustíveis alternativos na aceção do artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos];

³⁶ JO L 95 de 9.4.2009, p. 41

³⁷ Decisão 2009/320/CE do Conselho, de 30 de março de 2009, que aprova o Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo do Projeto de Investigação e Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR) (JO L 95 de 9.4.2009, p. 41).

³⁸ Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2011, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente (JO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

- am) "Área de estacionamento segura e protegida", uma área de estacionamento acessível aos condutores de transportes de mercadorias ou passageiros, que cumpra os requisitos do artigo 8.º-A, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁹, e que tenha sido certificada em conformidade com as normas e os procedimentos da União, nos termos do artigo 8.º-A, n.º 2, do mesmo regulamento;
- an) "Sistema de pesagem em movimento", um sistema automático instalado na infraestrutura rodoviária com o objetivo de identificar veículos ou conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de exceder os limites de peso aplicáveis, em conformidade com a Diretiva 96/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁰.
- ao) "Decisão de autorização de projeto", uma decisão, ou um conjunto de decisões, que podem ser de natureza administrativa, tomadas simultânea ou sucessivamente por uma autoridade ou autoridades de um Estado-Membro, excluindo instâncias de recurso administrativo e órgãos jurisdicionais, nos termos do sistema jurídico e do direito administrativo nacional, que determina se um promotor de um projeto tem o direito de executar o projeto na área geográfica em causa na rede principal, principal alargada ou global, sem prejuízo de qualquer decisão tomada no âmbito de um processo de recurso administrativo ou processo judicial.

Artigo 4.º

Objetivos da rede transeuropeia de transportes

1. O objetivo geral do desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes é estabelecer à escala da União uma rede multimodal de elevada qualidade.

³⁹ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁴⁰ Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

2. A rede transeuropeia de transportes deve reforçar a coesão social, económica e territorial da União, e contribuir para a criação de um espaço único europeu de transporte que seja sustentável, seguro, eficiente e resiliente, ofereça mais benefícios aos seus utilizadores e apoie o crescimento inclusivo. Deve demonstrar um valor acrescentado europeu, contribuindo para os objetivos previstos nas seguintes quatro categorias:
- a) Sustentabilidade:
 - i) promovendo uma mobilidade com zero emissões ou emissões baixas, de acordo com as metas relevantes da União em matéria de redução de CO₂,
 - (ii) permitindo uma maior utilização de modos de transporte mais sustentáveis, em especial desenvolvendo a rede ferroviária de transporte de passageiros de longa distância, incluindo a alta velocidade, e uma rede interoperável de transporte ferroviário de mercadorias, bem como uma rede fiável de vias navegáveis interiores e uma rede de transporte marítimo de curta distância em toda a União, e promovendo modos ativos de deslocação,
 - (iii) promovendo a proteção ambiental,
 - (iv) reduzindo as externalidades negativas, nomeadamente relacionadas com o ambiente, a saúde, os congestionamentos e os acidentes,
 - v) promovendo a segurança energética;
 - b) Coesão:
 - i) favorecendo a acessibilidade e conectividade de todas as regiões da União, incluindo as regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, bem como as zonas escassamente povoadas,
 - (ii) reduzindo as disparidades da qualidade das infraestruturas entre as regiões e os Estados-Membros,

- (iii) promovendo, tanto para passageiros como para mercadorias, uma coordenação e uma interconexão eficientes entre infraestruturas de transportes, seja do tráfego de longa distância, por um lado, seja do tráfego regional e local e dos serviços de transporte nos nós urbanos, por outro,
 - (iv) promovendo uma infraestrutura de transporte que reflita as especificidades das diferentes zonas da União e permita uma cobertura equilibrada de todas as regiões europeias;
- c) Eficiência:
- i) eliminando os estrangulamentos da infraestrutura e garantindo as ligações em falta, quer a nível das infraestruturas de transporte e nos pontos de conexão dessas infraestruturas, quer nos territórios dos Estados-Membros e entre Estados-Membros,
 - (ii) eliminando os estrangulamentos da interoperabilidade, incluindo as deficiências em matéria de digitalização,
 - (iii) promovendo a interoperabilidade das redes de transporte nacionais, regionais e locais,
 - (iv) otimizando a integração e interconexão de todos os modos de transporte, incluindo nos nós urbanos,
 - v) promovendo transportes economicamente eficientes e de elevada qualidade, que contribuam para maiores níveis de crescimento económico e de competitividade,
 - (vi) utilizando com maior eficiência as infraestruturas novas e existentes,
 - (vii) aplicando conceitos tecnológicos e operacionais inovadores de uma forma eficiente em termos de custos;
- d) Aumento dos benefícios para os utilizadores:
- i) assegurando a acessibilidade dos utilizadores e satisfazendo as suas necessidades de mobilidade e transporte, tendo especialmente em conta as necessidades das pessoas em situações de vulnerabilidade, incluindo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e as pessoas que vivem em regiões remotas, como as regiões ultraperiféricas e ilhas,

- (ii) garantindo normas seguras e de elevada qualidade, incluindo em matéria de qualidade dos serviços prestados aos utilizadores, tanto para o transporte de passageiros como para o transporte de mercadorias,
- (iii) favorecendo a qualidade, eficiência e sustentabilidade de serviços de transporte acessíveis e a preços comportáveis,
- (iv) apoiando uma mobilidade adequada às alterações climáticas e resiliente aos riscos naturais e às catástrofes de origem humana, e que facilite a implantação rápida e eficiente de serviços de emergência e salvamento, incluindo para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida,
- v) assegurando a resiliência da infraestrutura, em especial nos troços transfronteiriços,
- (vi) oferecendo soluções de transporte alternativas, incluindo através de outros modos de transporte, no caso de perturbações da rede,
- (vii) favorecendo modos ativos de mobilidade pelo aumento da acessibilidade e da qualidade das infraestruturas conexas, melhorando assim a segurança e a saúde dos utilizadores ativos das infraestruturas e promovendo os benefícios ambientais desses modos;

Artigo 5.º

Eficiência da rede em termos de recursos e proteção ambiental

1. A rede transeuropeia de transportes deve ser planeada, desenvolvida e explorada de uma forma eficiente em termos de recursos e em conformidade com os requisitos ambientais aplicáveis aos níveis nacional e da UE, mediante:
 - a) O desenvolvimento de novas infraestruturas, a melhoria e manutenção das infraestruturas de transporte existentes, nomeadamente prevendo uma manutenção ao longo de todo o ciclo de vida das infraestruturas ao planear a sua construção ou melhoria, e mantendo a operacionalidade das infraestruturas;

- b) A otimização da integração e da interconexão das infraestruturas;
- c) A criação de infraestruturas de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos;
- d) A implantação de novas tecnologias e de sistemas TIC para os transportes, com vista a manter ou melhorar o desempenho das infraestruturas, quando essa implantação se justifique do ponto de vista económico ou seja necessária para aumentar a segurança;
- e) A otimização da utilização da infraestrutura, em especial através de uma maior eficiência na utilização da capacidade e na gestão do tráfego e a transição para padrões de mobilidade mais sustentáveis, incluindo o desenvolvimento de serviços de transporte multimodal sustentáveis, atrativos e eficientes;
- f) A exploração das sinergias possíveis com outras redes, em particular com as redes transeuropeias da energia ou das telecomunicações ou com a rede de dupla utilização identificada no documento "Requisitos militares para a mobilidade militar dentro e fora da UE";
- g) O desenvolvimento de infraestruturas ecológicas, sustentáveis e resilientes às alterações climáticas, concebidas de forma a reduzir o mais possível o seu impacto negativo na saúde dos cidadãos que vivem em zonas próximas da rede, no ambiente e na degradação dos ecossistemas;
- h) A consideração adequada da resiliência da rede de transportes e respetiva infraestrutura, especialmente nos troços transfronteiriços, às alterações climáticas, aos riscos naturais e às catástrofes de origem humana, bem como às perturbações, intencionais ou não, inclusive do tráfego, para fazer face a esses desafios;
- i) Suprimido.

2. Ao planearem e desenvolverem a rede transeuropeia de transportes, os Estados-Membros podem adaptar o alinhamento específico dos itinerários dos troços tendo em conta as especificidades das diferentes regiões da União, nomeadamente as suas características topográficas e as considerações ambientais, e assegurando simultaneamente a conformidade com o presente regulamento. Essa adaptação não pode exceder o permitido nos termos da decisão de autorização de projeto pertinente.

3. A avaliação ambiental dos planos e projetos deve ser efetuada de acordo com a Diretiva do Conselho 92/43/CEE⁴¹ e com as Diretivas 2000/60/CE⁴², 2001/42/CE⁴³, 2002/49/CE⁴⁴, 2009/147/CE⁴⁵ e 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁶. No caso de projetos de interesse comum para os quais o processo de adjudicação de uma avaliação ambiental não tenha sido iniciado à data da entrada em vigor do presente regulamento, é também avaliada a conformidade com o princípio de não causar prejuízos significativos.

Artigo 6.º

Desenvolvimento gradual da rede transeuropeia de transportes

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 8.º, n.º 4-A, a rede transeuropeia de transportes deve ser desenvolvida, gradualmente, em três fases: conclusão da rede principal até 31 de dezembro de 2030, de uma rede principal alargada até 31 de dezembro de 2040 e da rede global até 31 de dezembro de 2050, salvo disposição em contrário do presente regulamento. Tal deve ser concretizado, em especial, através da implementação de uma estrutura para essa rede baseada numa abordagem metodológica coerente e transparente, que inclua uma rede global, uma rede principal e uma rede principal alargada, com nós urbanos e de transporte que sirvam de pontos de conexão multimodais para o tráfego de longa distância e as redes regionais e locais de transportes.

⁴¹ Diretiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens (JO L 206 de 22.7.1992, p. 7).

⁴² Diretiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água (JO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

⁴³ Diretiva 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2001, relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente (JO L 197 de 21.7.2001, p. 30).

⁴⁴ Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

⁴⁵ Diretiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens (JO L 20 de 26.1.2010, p. 7).

⁴⁶ Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2011, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente (JO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

2. A rede global é composta por todas as infraestruturas de transporte existentes e planeadas da rede transeuropeia de transportes, bem como pelas medidas destinadas a promover uma utilização eficiente e sustentável do ponto de vista social e ambiental dessa mesma infraestrutura.
3. A rede principal e a rede principal alargada são compostas pelas partes da rede transeuropeia de transportes que serão desenvolvidas prioritariamente para cumprir os objetivos de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

Artigo 7.º

Corredores europeus de transporte

Os corredores europeus de transporte correspondem às partes da rede principal ou principal alargada que assumem maior importância estratégica para o desenvolvimento de fluxos sustentáveis e multimodais de transporte de mercadorias e de passageiros na Europa, e para o desenvolvimento de infraestruturas interoperáveis de elevada qualidade e a melhoria do desempenho operacional.

Artigo 8.º

Projetos de interesse comum

1. Os projetos de interesse comum devem contribuir para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes através da construção de novas infraestruturas de transporte e da modernização das infraestruturas de transporte existentes, ou através de medidas destinadas a promover uma utilização eficiente da rede em termos de recursos.
2. Os projetos de interesse comum devem:
 - a) Demonstrar valor acrescentado europeu contribuindo para os objetivos de, pelo menos, duas das quatro categorias referidas no artigo 4.º; e

- b) Ser economicamente viáveis com base numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou, no caso de zonas escassamente povoadas, contribuir positivamente para o desenvolvimento da rede com base numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos.
 - c) Suprimido.
3. Um projeto de interesse comum corresponde a um ciclo completo, incluindo os estudos de viabilidade e os procedimentos de autorização, a construção, a exploração e a avaliação.
4. Os Estados-Membros devem adotar todas as medidas necessárias para assegurar que os projetos são executados de acordo com a legislação aplicável da União e nacional, nomeadamente os atos jurídicos em matéria de proteção ambiental, proteção climática, segurança, concorrência, auxílios estatais, contratos públicos, saúde pública, acessibilidade e não discriminação.
- 4-A. A execução de projetos de interesse comum depende do seu grau de maturidade, do cumprimento dos procedimentos legais da União e nacionais e da disponibilidade de recursos financeiros, sem antecipar a participação financeira de um Estado-Membro ou da União.
5. A Comissão pode recomendar aos Estados-Membros a criação de entidades únicas para a coordenação, construção e/ou gestão dos projetos relativos a infraestruturas transfronteiriças de interesse comum, em especial dos projetos complexos e de grande escala. O coordenador europeu competente tem o estatuto de observador no órgão de supervisão ou órgão diretor similar, no caso de uma entidade única.

Artigo 9.º

Cooperação com países terceiros

1. A União pode cooperar com países terceiros para conectar a rede transeuropeia de transportes às redes infraestruturais desses países, por meio de projetos de interesse comum, se for caso disso, com vista a reforçar o crescimento económico sustentável e a competitividade e, em especial, a:

- a) Promover o alargamento da política da rede transeuropeia de transportes aos países terceiros, em conjunto com outras políticas conexas da União, em especial no domínio da proteção ambiental e climática;
- b) Assegurar a conexão da rede transeuropeia de transportes às redes de transportes dos países terceiros nos postos de fronteira, inclusive no território do país terceiro, a fim de garantir a continuidade dos fluxos de tráfego, dos controlos fronteiriços, da vigilância de fronteiras e outros procedimentos de controlo nas fronteiras;
- ba) Assegurar, no território do país terceiro, a conexão entre a rede transeuropeia de transportes e as redes de transportes dos países terceiros;
- c) Concluir as infraestruturas de transporte localizadas nos países terceiros que servem de ligação entre partes da rede transeuropeia de transportes da União;
- d) Promover a interoperabilidade entre a rede transeuropeia de transportes e as redes dos países terceiros;
- e) Facilitar o transporte marítimo e promover rotas marítimas de curta distância com países terceiros, desde que não contribuam para a fuga de carbono;
- f) Facilitar o transporte por vias navegáveis interiores com os países terceiros;
- g) Facilitar o transporte aéreo com os países terceiros, a fim de promover um crescimento económico eficiente e sustentável e a competitividade, incluindo a extensão do Céu Único Europeu e a melhoria da cooperação na gestão do tráfego aéreo;
- h) Conectar e implementar os sistemas TIC para os transportes nesses países;
- i) Promover a descarbonização dos transportes, em especial pela implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos em países terceiros, com vista a estabelecer uma rede contínua ligada à rede transeuropeia de transportes.

2. O anexo IV estabelece os mapas indicativos da rede transeuropeia de transportes alargada a determinados países vizinhos, especificando, quando aplicável, uma rede principal e uma rede global, de acordo com os critérios do presente regulamento.
3. O presente artigo não prejudica nenhum tipo de contribuição financeira da União para projetos em países terceiros ao abrigo de outros atos jurídicos da UE.

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 10.º

Disposições gerais aplicáveis à rede principal, à rede principal alargada e à rede global

1. A rede principal, a rede principal alargada e a rede global devem:
 - a) Corresponder às redes especificadas nos mapas do anexo I e nas listas do anexo II;
 - b) Ser especificadas mais pormenorizadamente através da descrição das componentes das infraestruturas;
 - c) Cumprir os requisitos aplicáveis às infraestruturas de transporte estabelecidos no presente capítulo e nos capítulos III e IV;
 - d) Constituir a base para a identificação de projetos de interesse comum.

2. A rede principal e a rede principal alargada são compostas pelas partes da rede global que serão desenvolvidas prioritariamente para cumprir os objetivos da política da rede transeuropeia de transportes. As referências à "rede principal" no Regulamento (UE) 2021/1153 devem entender-se como incluindo a "rede principal alargada", tal como definida no presente regulamento. As referências à "rede principal" no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] devem ser entendidas como referências à "rede principal", tal como definida no presente regulamento. As referências à "rede global" no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] devem ser entendidas como referências à "rede principal alargada" e à "rede global", tal como definidas no presente regulamento.

3. Os nós da rede são definidos no anexo II e incluem nós urbanos e nós de transporte (aeroportos, portos marítimos, portos de navegação interior, terminais rodoferroviários e terminais em vias navegáveis interiores).
4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas adequadas para desenvolver a rede principal, a rede principal alargada e a rede global, de modo a cumprirem as disposições pertinentes do presente regulamento até às datas especificadas no artigo 6.º, n.º 1, salvo disposição em contrário no presente regulamento.

Artigo 11.º

Disposições gerais aplicáveis aos corredores europeus de transporte

1. Os nove corredores europeus de transporte, nomeadamente:

- i. Atlântico;
- ii. Mar Báltico – mar Negro – mar Egeu;
- iii. Mar Báltico – mar Adriático;
- iv. Mediterrâneo;
- v. Mar do Norte – Reno – Mediterrâneo;
- vi. Mar do Norte – Báltico;
- vii. Reno – Danúbio;
- viii. Escandinávia – Mediterrâneo;
- ix. Balcãs Ocidentais – Mediterrâneo Oriental,

são especificados nos mapas do anexo III.

2. Os Estados-Membros devem tomar medidas adequadas para desenvolver os corredores europeus de transporte, de modo a cumprirem as disposições do presente regulamento até 31 de dezembro de 2030 para as infraestruturas nacionais que façam parte da rede principal, e até 31 de dezembro de 2040 para as infraestruturas nacionais que façam parte da rede principal alargada, salvo disposição em contrário do presente regulamento.
3. Sob reserva do disposto no artigo 172.º, n.º 2, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 60.º do presente regulamento para alterar, dentro dos limites do artigo 7.º, o alinhamento dos corredores europeus de transporte no anexo III do presente regulamento, a fim de ter em conta o desenvolvimento dos principais fluxos comerciais e de tráfego ou alterações substanciais na rede. No que diz respeito às alterações aos alinhamentos de corredores que afetem partes do território de países vizinhos, os referidos atos delegados são baseados em acordos de alto nível relativos a redes de infraestruturas de transportes entre a União e os países vizinhos interessados.

Artigo 12.º

Prioridades gerais aplicáveis à rede principal, à rede principal alargada e à rede global

1. Ao desenvolver a rede principal, a rede principal alargada e a rede global, deve ser dada prioridade geral às medidas que sejam necessárias para:
 - a) Aumentar a quota de modos de transporte de mercadorias e passageiros mais sustentáveis, em especial com vista a reduzir as emissões GEE e a poluição e aumentar os benefícios sociais e económicos dos transportes;
 - b) Assegurar uma maior acessibilidade e conectividade em todas as regiões da União, tendo simultaneamente em conta a coesão territorial e social, bem como o caso específico das regiões ultraperiféricas e de outras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, bem como das zonas escassamente povoadas;
 - c) Assegurar uma integração otimizada dos modos de transporte e respetiva interoperabilidade, incluindo os modos ativos de mobilidade em zonas urbanas;

- d) Garantir as ligações em falta e eliminar os estrangulamentos, em especial em termos de interoperabilidade e nos troços transfronteiriços;
- e) Criar a infraestrutura necessária para assegurar uma circulação contínua dos veículos, embarcações e aeronaves com zero emissões e emissões baixas;
- f) Promover uma utilização eficiente e sustentável da infraestrutura e, se necessário, reforçar a capacidade;
- g) Manter a operacionalidade das infraestruturas existentes e melhorar ou manter a sua qualidade em termos de segurança, proteção, eficiência dos sistemas e operações de transporte, resiliência às alterações climáticas e catástrofes, desempenho ambiental e continuidade dos fluxos de tráfego;
- h) Melhorar a qualidade dos serviços e as condições sociais dos trabalhadores dos transportes, a acessibilidade de todos os utilizadores, incluindo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e outras pessoas em situações de vulnerabilidade;
- i) Melhorar a digitalização e desenvolver a automatização, em especial mediante a aplicação e implantação de sistemas TIC para os transportes.

2. Complementarmente às medidas previstas no n.º 1, deve ser dada especial atenção às medidas que sejam necessárias para:

- a) Contribuir para atenuar a exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do trânsito ferroviário e rodoviário; e
- b) Transferido para a alínea a)
- c) Suprimido;⁴⁷

⁴⁷ Esta disposição, que trata da eliminação dos estrangulamentos, em especial no que se refere à interoperabilidade, foi incorporada no n.º 1, alínea d).

- d) Otimizar a utilização da infraestrutura, em especial através de uma gestão eficiente da capacidade, da gestão do tráfego e de um melhor desempenho operacional;
- e) Contribuir para os efeitos positivos para a saúde e o ambiente, promovendo a utilização de modos ativos de mobilidade através do desenvolvimento das infraestruturas correspondentes para deslocação a pé e de bicicleta.

Artigo 13.º

Prioridades gerais aplicáveis aos corredores europeus de transporte

Ao desenvolver os corredores europeus de transporte, deve ser dada prioridade geral às medidas que sejam necessárias para:

- a) O desenvolvimento de uma rede de transporte ferroviário de mercadorias com elevado desempenho e plenamente interoperável em toda a União;
- b) O desenvolvimento de uma rede ferroviária de transporte de passageiros interoperável, com elevado desempenho, incluindo a alta velocidade, que conecte os nós urbanos em toda a União;
- c) O desenvolvimento de infraestruturas eficientes de transporte aéreo, navegação interior e transporte marítimo, bem integradas no Espaço Marítimo Europeu;
- d) O desenvolvimento de uma rede rodoviária segura, com infraestruturas suficientes para os combustíveis alternativos;
- e) O desenvolvimento de soluções mais adequadas de transporte multimodal e interoperável;

- f) A promoção da integração intermodal de toda a cadeia logística e a sua interconexão eficiente nos nós urbanos e de transporte;
- g) A criação da infraestrutura necessária para assegurar uma circulação contínua dos veículos, embarcações e aeronaves com zero emissões e emissões baixas.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS

SECÇÃO 1

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Artigo 14.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura de transporte ferroviário compreende, em especial:
 - a) As linhas ferroviárias, incluindo:
 - (i) as vias-férreas,
 - (ii) os aparelhos de mudança de via,
 - (iii) as passagens de nível,
 - (iv) as linhas de serviço,
 - (v) os túneis,
 - (vi) as pontes,
 - (vii) as infraestruturas de mitigação do impacto ambiental;
 - b) As estações, nas linhas indicadas no anexo I, para a transferência de passageiros dentro do modo ferroviário e entre este e outros modos de transporte;
 - c) As instalações de serviço ferroviário, nas linhas indicadas no anexo I, além das estações de passageiros, tal como definidas no artigo 3.º, n.º 11, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁸, em especial estações de triagem, instalações de formação das composições, instalações de serviços de manobras, linhas de resguardo, instalações de manutenção, outras instalações técnicas, como instalações de limpeza e lavagem, instalações de socorro e instalações de abastecimento de combustível; Inclui também os dispositivos automáticos de mudança de bitola dos carris;

⁴⁸ Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

- d) As conexões de vias de acesso ferroviário até terminais multimodais de mercadorias ligados por caminho de ferro, incluindo as vias de acesso ferroviário até terminais multimodais de mercadorias nos portos de navegação interior e marítimos e aeroportos, e as vias de acesso ferroviário até estações de triagem, tal como definidas no anexo II, ponto 2, alínea c), da Diretiva 2012/34/UE;
 - e) A sinalização lateral controlo-comando;
 - f) A infraestrutura energética da via;
 - g) Os equipamentos associados;
 - h) Os sistemas TIC para os transportes.
2. O equipamento técnico associado às linhas ferroviárias pode incluir os sistemas de eletrificação e o equipamento para embarque e desembarque de passageiros, e carga e descarga de mercadorias, nas estações e terminais, bem como as tecnologias inovadoras em fase de implantação.

Artigo 15.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura ferroviária da rede global:
- a) Cumpre o disposto na Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁹ e as respetivas medidas de execução, de modo a garantir a interoperabilidade da rede global;
 - b) Cumpre os requisitos das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) adotadas nos termos dos artigos 4.º e 5.º da Diretiva (UE) 2016/797, sem prejuízo das isenções previstas no artigo 7.º, n.º 1, dessa diretiva;
 - c) Suprimido.

⁴⁹ Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2050, a infraestrutura ferroviária da rede global, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d):
- a) Está plenamente eletrificada nas linhas férreas, incluindo, e tanto quanto necessário para as operações com comboios elétricos, nas linhas de serviço;
 - b) Suprimido.
 - c) Tem capacidade, sem autorização especial, para uma carga mínima por eixo de 22,5 toneladas;
 - d) Tem capacidade, sem autorização especial, para a operação de comboios de mercadorias com um comprimento mínimo de 740 m [incluindo a(s) locomotiva(s)]. Este requisito é satisfeito se, nas linhas de via dupla, puder ser atribuído diariamente, pelo menos, um canal horário por hora e por direção, em média, a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m, se solicitado por uma empresa ferroviária;
 - e) Suprimido.

Os requisitos estabelecidos nas alíneas c) e d) são aplicáveis apenas às linhas da rede global:

- que ligam um terminal multimodal de mercadorias ou um porto de navegação interior ou marítimo ao seu ponto mais próximo de cruzamento com a rede principal ou a rede principal alargada de transporte de mercadorias, ou
- que constituem uma linha de reencaminhamento de uma linha que faça parte da rede principal ou da rede principal alargada de transporte de mercadorias, ou
- em que circulam, em média, mais de dez comboios de mercadorias por dia em ambos os sentidos, com base nos dados do ano anterior à notificação.

Os Estados-Membros notificam a Comissão, o mais tardar três anos após a entrada em vigor do presente regulamento, das linhas em causa. No caso dos troços transfronteiriços, a notificação é efetuada de comum acordo com os outros Estados-Membros interessados.

2-A. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2050, a infraestrutura ferroviária da rede global nas ligações referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), e que se encontra ligada às linhas ferroviárias utilizadas para o transporte de mercadorias, tal como definido no artigo 15.º, n.º 2, cumpre os requisitos previstos no n.º 2, alíneas c) e d), exceto se, no que diz respeito aos requisitos estabelecidos no n.º 2, alínea d), tiver sido concedida isenção da aplicação do artigo 37.º, n.º 3, pela Comissão, nos termos do artigo 37.º, n.º 5.

3. Os requisitos estabelecidos no n.º 2 e no n.º 2-A não são aplicáveis às redes isoladas.

b) Suprimido.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos referidos no presente artigo, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou no possível impacto negativo no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. No caso de troços transfronteiriços, o pedido de isenção é coordenado com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). O(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada, bem como, se for caso disso, em termos do seu impacto significativo na interoperabilidade e na continuidade da rede ferroviária. A Comissão tem devidamente em conta o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) interessados.

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

Artigo 16.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede principal e à rede principal alargada

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura ferroviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre o disposto no artigo 15.º, n.º 1.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal alargada, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), para linhas que fazem parte da rede para transporte de mercadorias:
 - a) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º n.º 2, alíneas a) e c);
 - b) Tem capacidade, sem autorização especial, para a operação de comboios de mercadorias com um comprimento mínimo de 740 m [incluindo a(s) locomotiva(s)]. Este requisito é satisfeito se forem cumpridas, pelo menos, as seguintes condições:
 - i) nas linhas de via dupla, pode ser atribuído, pelo menos, um canal horário por cada duas horas e por direção e, pelo menos, 24 canais horários por dia, a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m, se solicitado por uma empresa ferroviária;

- ii) nas linhas de via única, pode ser atribuído, pelo menos, um canal horário por cada três horas e por direção e, pelo menos, 12 canais horários por dia, a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m, se solicitado por uma empresa ferroviária;
 - c) Nos troços ferroviários que ligam os terminais multimodais de mercadorias de dois nós urbanos ou o terminal multimodal de mercadorias de um nó urbano e um posto de fronteira, mais de 75 % da extensão de cada troço ferroviário é concebida para uma velocidade de, pelo menos, 100 km/h para os comboios de mercadorias nas linhas ferroviárias de mercadorias da rede principal alargada.
- 2-A. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal alargada, excluindo as ligações referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), para linhas que fazem parte da rede para transporte de passageiros:
- a) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea a), nas linhas ferroviárias de passageiros da rede principal alargada;
 - b) Nos troços ferroviários que ligam as plataformas multimodais de passageiros de dois nós urbanos ou as plataformas multimodais de passageiros de um nó urbano e um posto de fronteira, mais de 75 % da extensão de cada troço ferroviário é concebida para uma velocidade de, pelo menos, 160 km/h para os comboios de passageiros nas linhas ferroviárias de passageiros da rede principal alargada.
- 2-B. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal alargada nas ligações referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea c) e no artigo 16.º, n.º 2, alínea b), exceto se, no que diz respeito aos requisitos estabelecidos no artigo 16.º, n.º 2, alínea b), tiver sido concedida isenção da aplicação do artigo 37.º, n.º 3, pela Comissão, nos termos do artigo 37.º, n.º 5.
3. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura ferroviária da rede principal, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d):
- a) Nas linhas que fazem parte da rede para transporte de mercadorias: satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 16.º, n.º 2, alíneas a), b) e c);
 - b) Nas linhas que fazem parte da rede para transporte de passageiros: satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea a).

3-A. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária que faz parte da rede principal para transporte de passageiros, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz o requisito estabelecido no artigo 16.º, n.º 2-A, alínea b).

3-AB. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, as linhas para transporte de mercadorias que fazem parte da infraestrutura ferroviária da rede principal ou da rede alargada, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), permitem a circulação de comboios de mercadorias que transportem semirreboques padrão até quatro metros de altura em vagões com uma altura de, pelo menos 27 centímetros, nos corredores europeus de transporte no seu território.

Considera-se este requisito cumprido se forem satisfeitas, pelo menos, as seguintes condições em cada corredor europeu de transporte no território do Estado-Membro:

- existir, pelo menos, uma linha direta que satisfaça o referido requisito, permitindo a operação ininterrupta de comboios no território de um Estado-Membro, bem como nas linhas transfronteiriças com cada Estado-Membro vizinho;
- existir, pelo menos, uma linha direta que satisfaça o referido requisito, ligada a, pelo menos, um terminal rodoferroviário ou um terminal multimodal de mercadorias localizado num porto marítimo, que faça parte do corredor europeu de transporte no território de um Estado-Membro, ou numa área adjacente;
- se um ou mais pontos finais de um corredor estiverem localizados no território de um Estado-Membro, existir, pelo menos, uma linha direta que satisfaça o referido requisito para, no mínimo, um desses pontos finais.

No caso dos troços transfronteiriços, a determinação das linhas em causa é efetuada de comum acordo com os Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) interessado(s).

Os Estados-Membros notificam a Comissão, o mais tardar três anos após a entrada em vigor do presente regulamento, das linhas em causa.

- 3-B. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura ferroviária da rede principal nas ligações referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea c), e no artigo 16.º, n.º 2, alínea b), exceto se, no que diz respeito aos requisitos estabelecidos no artigo 16.º, n.º 2, alínea b), tiver sido concedida isenção da aplicação do artigo 37.º, n.º 3, pela Comissão, nos termos do artigo 37.º, n.º 5.
4. Os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 3-B não são aplicáveis às redes isoladas.
5. Sem prejuízo do disposto no n.º 4, em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos estabelecidos no presente artigo, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou no possível impacto negativo no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. No caso de troços transfronteiriços, o pedido de isenção é coordenado com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). O(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada, bem como, se for caso disso, em termos do seu impacto significativo na interoperabilidade e na continuidade da rede ferroviária. A Comissão tem devidamente em conta o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) interessados.

Ao avaliar os pedidos de isenção do requisito relativo ao transporte de semirreboques estabelecido no n.º 3-AB do presente artigo, a Comissão deve ter especialmente em conta o resultado da análise dos custos e benefícios socioeconómicos, bem como a possível perturbação dos serviços devido às obras necessárias para cumprir esse requisito.

Ao avaliar os pedidos de isenção dos requisitos estabelecidos no presente artigo para a rede principal alargada, a Comissão tem em conta, em especial, quaisquer grandes investimentos realizados pelos Estados-Membros interessados em linhas paralelas que estejam próximas das novas linhas a construir.

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

Artigo 16.º-A

Bitola nominal da norma europeia para vias ferroviárias

1. Os Estados-Membros devem assegurar que todas as novas linhas ferroviárias da rede principal alargada e da rede principal, incluindo as ligações a que se refere o artigo 14.º, n.º 1, alínea d), contemplam a utilização da bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm. Este requisito é considerado cumprido se os comboios com bitola de 1 435 mm forem capazes de circular na infraestrutura o mais tardar até 2030 na rede principal e até 2040 na rede principal alargada. Para efeitos do presente artigo, entende-se por "nova linha ferroviária" qualquer linha cuja construção não tenha sido iniciada à data de entrada em vigor do presente regulamento.

2. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros em cujo território não exista, à data de entrada em vigor do presente regulamento, nenhum plano de construção de uma nova linha ferroviária de ligação à fronteira terrestre de outro Estado-Membro, de acordo com o anexo I do presente regulamento, preparam um plano que indique a nova linha ferroviária a construir, em conformidade com a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm. Esse plano deve ter em conta o impacto na interoperabilidade com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s), levando em conta, em especial, a eventual migração das linhas ferroviárias existentes nos termos do n.º 3. O plano deve incluir uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos que justifique a decisão do Estado-Membro no sentido de, se for caso disso, não construir novas infraestruturas ferroviárias em conformidade com a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm e uma avaliação do impacto na interoperabilidade. Esse plano é apresentado à Comissão o mais tardar dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. Os Estados-Membros com uma rede ferroviária existente, ou parte desta, com uma bitola diferente da bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm devem efetuar, o mais tardar dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento, uma avaliação que indique as linhas ferroviárias existentes situadas nos corredores europeus de transporte tendo em vista a eventual migração destas para a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm. No caso dos troços transfronteiriços, a avaliação deve ser coordenada com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). A avaliação deve incluir uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos quanto à viabilidade da possível migração e uma avaliação do impacto na interoperabilidade.

Com base na avaliação referida no primeiro parágrafo, os Estados-Membros preparam, se for caso disso, o mais tardar um ano após a conclusão da avaliação, um plano de migração que indique as linhas ferroviárias situadas nos corredores europeus de transporte que se destinam a ser migradas para a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm e fornecem uma indicação do calendário da migração.

Os parágrafos 1 e 2 são aplicáveis *mutatis mutandis* às linhas ferroviárias cujas obras de construção tenham sido iniciadas à data de entrada em vigor do presente regulamento.

4. As prioridades para o planeamento da infraestrutura e do investimento resultantes dos planos referidos nos n.ºs 2 e 3 devem ser incluídas no primeiro plano de trabalho do coordenador europeu para o corredor europeu de transportes de que façam parte as linhas ferroviárias de transporte de mercadorias com bitola diferente da bitola nominal da norma europeia, em conformidade com o artigo 53.º.
5. Em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido dos Estados-Membros, conceder isenções temporárias por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos referidos no n.º 1 para novas linhas ferroviárias da rede principal e da rede principal alargada, ou parte delas, com base no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos. Qualquer pedido de isenção deve ser suficientemente fundamentado. No caso dos troços transfronteiriços, os pedidos de isenção são coordenados com o Estado-Membro vizinho. O Estado-Membro vizinho pode apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada, bem como, se for caso disso, em termos do seu impacto significativo na interoperabilidade e na continuidade da rede ferroviária. A Comissão tem devidamente em conta o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) interessados.

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações fornecidas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do segundo parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. A decisão deve indicar o período para o qual a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do quarto parágrafo.

Artigo 17.º

Sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário

1. Os Estados-Membros devem assegurar:

- que o ERTMS é implantado na infraestrutura ferroviária da rede principal alargada até 31 de dezembro de 2040 e da rede global até 31 de dezembro de 2050, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), garantindo ao mesmo tempo a sua implantação sincronizada e harmonizada nas vias e a bordo dos comboios;
- o ERTMS é implantado nas ligações referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), da rede principal alargada até 31 de dezembro de 2040 e da rede global até 31 de dezembro de 2050, desde que este equipamento seja considerado necessário pelo Estado-Membro, em coordenação com as partes interessadas, em especial o gestor da infraestrutura.

a) Suprimido.

b) Suprimido.

2. Os Estados-Membros devem garantir que, até 31 de dezembro de 2030:

- a infraestrutura ferroviária da rede principal, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz os requisitos estabelecidos no n.º 1.
- o ERTMS é implantado nas ligações referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), da rede principal, desde que esse equipamento seja considerado necessário pelo Estado-Membro, em coordenação com as partes interessadas, em especial o gestor da infraestrutura.

2-A. O Estado-Membro procura, se necessário, dismantelar os sistemas de classe B até 31 de dezembro de 2050.

3. Suprimido.

4. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2050, a infraestrutura ferroviária da rede principal, da rede principal alargada e da rede global está equipada com um ERTMS de radiocomunicação.

5. Em caso de construção de uma nova linha, os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura ferroviária da rede principal, da rede principal alargada e da rede global está equipada com um ERTMS de radiocomunicação.

5-A. Os Estados-Membros asseguram que o ERTMS de radiocomunicação é implantado até 31 de dezembro de 2050 nas conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, desde que este equipamento seja considerado necessário pelo Estado-Membro, em coordenação com as partes interessadas, em especial o gestor da infraestrutura. Em caso de construção de uma nova linha, essa implantação deve ser assegurada a partir de 31 de dezembro de 2030.

5-B. Os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 5-A não são aplicáveis às redes isoladas.

6. Sem prejuízo do disposto no n.º 5-B, em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos referidos nos n.ºs 1 a 5-A. Qualquer pedido de isenção deve basear-se no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos e numa avaliação do impacto na interoperabilidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. No caso de troços transfronteiriços, o pedido de isenção é coordenado com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). O(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido. Os pedidos de isenção devem cumprir os requisitos da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo, bem com em termos do seu impacto significativo na interoperabilidade. A Comissão tem devidamente em conta o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) interessados.

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

⁵⁰ Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

Artigo 18.º

[Transferido para o artigo 65.º]

Artigo 19.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura ferroviária

Ao promover projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura ferroviária, e além das prioridades gerais estabelecidas nos artigos 12.º e 13.º, deve ser dada especial atenção aos seguintes aspetos:

- a) Migração para a bitola nominal da norma europeia (1 435 mm), se for caso disso;
- b) A atenuação do impacto do ruído e da vibração causados pelo transporte ferroviário, nomeadamente através de medidas aplicáveis ao material circulante e às infraestruturas, incluindo barreiras de proteção contra o ruído;
- c) O aumento da segurança nas passagens de nível;
- d) Se adequado, a conexão da infraestrutura de transporte ferroviário com a infraestrutura dos portos de navegação interior;
- e) O desenvolvimento de uma infraestrutura para comboios com um comprimento superior a 740 m e até 1 500 m e 25,0 t de carga por eixo, com base na análise dos custos e benefícios socioeconómicos, ao construírem e modernizarem as linhas ferroviárias relevantes para o tráfego de mercadorias;

- f) O desenvolvimento e implantação de tecnologias inovadoras para os caminhos de ferro, com base, em especial, nos trabalhos das empresas comuns "Shift2Rail" e "Setor Ferroviário Europeu", nomeadamente nos domínios da operação automática de comboios, gestão avançada do tráfego, conectividade digital dos passageiros com base no ERTMS, e dos acoplamentos automáticos digitais e conectividade 5G;
- g) Aquando da construção ou modernização da infraestrutura ferroviária, assegurar a continuidade e a acessibilidade das vias pedonais e ciclovias, e criar espaços para estacionamento de bicicletas na proximidade das estações, a fim de promover os modos ativos de deslocação;
- h) O desenvolvimento de tecnologias inovadoras relacionadas com os combustíveis alternativos para os caminhos de ferro, como a utilização de hidrogénio em troços isentos do requisito de eletrificação e vias de acesso ferroviário.
- i) Para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, prever uma norma que assegure a circulação de comboios de mercadorias que transportem semirreboques padrão até quatro metros de altura em vagões padrão com uma altura de 33 centímetros, sem necessidade de autorização especial para operar os serviços.

SECÇÃO 2

INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE POR VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

Artigo 20.º

Componentes da infraestrutura

- 1. A infraestrutura do transporte por vias navegáveis interiores compreende, nomeadamente:
 - a) Os rios;
 - b) Os canais;
 - c) Os lagos e as lagoas;

- d) As infraestruturas associadas, tais como eclusas, elevadores, pontes, reservatórios e as medidas conexas de prevenção e mitigação de cheias e secas, suscetíveis de produzir efeitos positivos na navegação interior;
- e) As vias navegáveis de acesso e as conexões no "último quilómetro" aos terminais multimodais de mercadorias ligados por vias navegáveis interiores, em especial nos portos de navegação interior e marítimos;
- f) Os locais de amarração e de repouso;
- g) Os portos de navegação interior, incluindo as infraestruturas portuárias básicas, como bacias internas, pontões, postos de amarração, passadiços, docas, molhes, aterros, plataformas, terras conquistadas ao mar e infraestruturas para operações de transporte dentro e fora da zona portuária;
- h) Os equipamentos associados referidos no n.º 2;
- i) Os sistemas TIC para os transportes, incluindo os serviços de informação fluvial (RIS);
- j) As conexões dos portos de navegação interior com outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;
- k) A infraestrutura relativa às instalações para combustíveis alternativos;
- l) A infraestrutura necessária para garantir a execução de operações sem resíduos e as medidas de economia circular.

2. Os equipamentos associados às vias navegáveis interiores podem incluir equipamentos para carga, descarga e armazenamento de mercadorias nos portos de navegação interior. Os equipamentos associados podem incluir, em particular, sistemas de propulsão e operacionais que reduzam a poluição do ar e da água, o consumo de energia e o nível de emissões de carbono. Podem também incluir instalações para receção de resíduos, equipamentos para o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre e outras infraestruturas de produção e fornecimento de combustíveis alternativos, bem como equipamentos quebra-gelo, serviços hidrológicos e de dragagem do canal navegável, do porto e respetivos acessos destinados a garantir a navegabilidade durante todo o ano.
3. Para fazer parte da rede global, um porto de navegação interior tem de preencher as seguintes condições:

- a) Registrar um volume anual de transbordo de mercadorias superior a 500 000 toneladas. O volume total anual de transbordo de mercadorias baseia-se na média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
- b) Estar situado na rede de vias navegáveis interiores da rede transeuropeia de transportes.

Artigo 21.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2050, os portos de navegação interior da rede global:
 - a) Estão conectados com a infraestrutura rodoviária ou ferroviária;
 - b) Dispõem, pelo menos, de um terminal multimodal de mercadorias aberto a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória, com tarifas transparentes e não discriminatórias;
 - c) Estão equipados com os meios necessários para melhorar o desempenho ambiental das embarcações nos portos, o que pode compreender meios de receção de resíduos, instalações de degaseificação, medidas de redução do ruído e medidas de redução da poluição atmosférica e da água.
2. Os Estados-Membros devem garantir a criação da infraestrutura para combustíveis alternativos nos portos de navegação interior, em conformidade com o Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos].

Artigo 22.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede principal

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os portos de navegação interior da rede principal cumprem os requisitos estabelecidos no artigo 21.º, n.º 1, alíneas a) e b), até 31 de dezembro de 2030, e no artigo 21.º, n.º 1, alínea c), até 31 de dezembro de 2040.
2. Os Estados-Membros devem assegurar a manutenção da rede de vias navegáveis interiores, incluindo as conexões referidas no artigo 20.º, n.º 1, alínea e), de modo a garantir uma navegação eficiente, fiável e segura para os utilizadores, cumprindo requisitos mínimos, tal como estabelecidos no n.º 3, alínea a), e níveis de serviços mínimos, tal como estabelecidos no n.º 3, alíneas b), c) e d), para tal navegação ("bom estado de navegação").

Os Estados-Membros evitam a deterioração desses requisitos mínimos ou de qualquer critério definido subjacente. Se a rede de vias navegáveis interiores exceder esses requisitos mínimos na data de entrada em vigor do presente regulamento, os Estados-Membros envidam todos os esforços para evitar a deterioração do seu estado.

3. Os Estados-Membros devem, até 31 de dezembro de 2030, em especial, assegurar que:
 - a) O canal navegável dos rios, canais, lagos, lagoas, portos de navegação interior e respetivas vias de acesso tem uma profundidade de, pelo menos, 2,5 m, e uma altura sob pontes não levadiças de, pelo menos, 5,25 m, com base em linhas de água de referência previamente definidas, que podem ser excedidas num número definido de dias por ano em média estatística.

As linhas de água de referência são estabelecidas com base no número de dias por ano em que o nível real da linha de água excedeu o nível de referência especificado. Sob reserva de aprovação pelos Estados-Membros interessados, nos termos do artigo 172.º do TFUE, a Comissão adota atos de execução, preparados em estreita cooperação com os referidos Estados-Membros e, se aplicável, mediante consulta das comissões de navegação fluvial estabelecidas ao abrigo de acordos internacionais, para especificar as linhas de água de referência a que se refere o parágrafo anterior, por corredor, por via navegável ou por troço de via navegável. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 3. Devem ser coerentes com os requisitos estabelecidos nas convenções internacionais, nos acordos celebrados entre os Estados-Membros, incluindo nos regulamentos adotados pelas comissões de navegação fluvial estabelecidas ao abrigo de tais convenções e acordos.

- b) Divulgam, num sítio Web de acesso público, o número de dias por ano a que se refere a alínea a), em que o nível real da linha de água excede ou não atinge a linha de água de referência especificada para a profundidade do canal de navegação, bem como os tempos médios de espera em cada eclusa;
- c) Os operadores das eclusas devem garantir que as eclusas são operadas e mantidas de modo a minimizar os tempos de espera;
- d) Os rios, canais, lagos e lagoas estão equipados com serviços de informação fluvial (RIS), para todos os serviços de transporte, em conformidade com a Diretiva 2005/44/CE⁵¹, de modo a garantir uma informação aos utilizadores em tempo real e além-fronteiras.

⁵¹ Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade (JO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

4. Em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos mínimos referidos no n.º 3, alínea a), por via navegável e, quando adequado, por troço de via navegável, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou no possível impacto negativo no ambiente, na biodiversidade ou no património cultural. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. O pedido de isenção é coordenado com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s), se for caso disso. O(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo. A Comissão tem devidamente em conta o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) interessados.

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

A deterioração dos requisitos mínimos causada pela ação humana direta ou por falta de diligência na manutenção da rede de vias navegáveis interiores não justifica a concessão de isenção.

- 4-A. Em caso de força maior, os Estados-Membros devem reabilitar as condições de navegabilidade de acordo com o seu estado anterior, logo que a situação o permita.
5. A Comissão pode adotar orientações que assegurem uma abordagem coerente para garantir um bom estado de navegação na União. Em especial, essas orientações podem abranger:
- a) Parâmetros complementares das vias navegáveis interiores aplicáveis especificamente aos rios de corrente livre;
 - aa) Parâmetros complementares da largura navegável do canal;
 - b) Suprimido.
 - c) Suprimido.
 - d) Suprimido.
 - e) Implantação de infraestruturas energéticas alternativas para garantir o acesso ao longo de todo o corredor a combustíveis alternativos;
 - f) Utilização de aplicações digitais da rede e de processos de automatização;
 - g) Resiliência da infraestrutura às alterações climáticas, aos riscos naturais e às catástrofes de origem humana ou perturbações intencionais;
 - h) Introdução e promoção de novas tecnologias e inovação no domínio dos combustíveis, e sistemas de propulsão com zero emissões de carbono.
6. Suprimido.

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte por vias navegáveis interiores

Ao promover projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura de transporte por vias navegáveis interiores, e além das prioridades gerais estabelecidas nos artigos 12.º e 13.º, deve ser dada especial atenção aos seguintes aspetos:

- a) O cumprimento de normas mais rigorosas ao modernizar as vias navegáveis interiores existentes e criar novas vias navegáveis, se aplicável, a fim de satisfazer as exigências do mercado;
- b) As medidas de prevenção e mitigação contra inundações e secas;
- c) A melhoria dos processos de digitalização e automatização, em especial tendo em vista o reforço da segurança e da sustentabilidade do transporte por vias navegáveis interiores, incluindo nós urbanos;
- d) A modernização e a expansão da capacidade infraestrutural, incluindo os locais de amarração e de repouso e os seus serviços, necessária para assegurar as operações de transporte multimodal dentro e fora da zona portuária e em vias navegáveis;
- e) A promoção e o desenvolvimento de medidas destinadas a melhorar o desempenho ambiental do transporte por vias navegáveis interiores e respetiva infraestrutura, incluindo a utilização de embarcações com emissões nulas ou baixas, e as medidas destinadas a mitigar o impacto nas massas de água e na biodiversidade dependente da água, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao abrigo do direito da União ou dos acordos internacionais pertinentes;
- f) O desenvolvimento e a utilização de embarcações de navegação interior de baixo calado adequadas para situações em que o nível da linha de água é baixo;
- g) Aquando da construção ou modernização da infraestrutura do transporte por vias navegáveis interiores, assegurar a continuidade e a acessibilidade das vias pedonais e ciclovias, a fim de promover os modos ativos de deslocação;

- h) A promoção de medidas destinadas a evitar a deterioração dos requisitos para vias navegáveis.

SECÇÃO 3

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO E ESPAÇO MARÍTIMO EUROPEU

Artigo 24.º

Componentes da infraestrutura

1. O Espaço Marítimo Europeu conecta e assegura a integração das componentes marítimas descritas no n.º 2 com a rede terrestre, através da criação ou modernização de rotas de transporte marítimo de curta distância e através do desenvolvimento de portos marítimos no território dos Estados-Membros e das suas ligações ao interior, com vista a proporcionar uma integração eficiente, viável e sustentável com os outros modos de transporte.
2. O Espaço Marítimo Europeu é composto por:
 - a) A infraestrutura de transporte marítimo nas zonas portuárias da rede principal e da rede global, incluindo as ligações ao interior;
 - b) Atividades mais amplas não relacionadas com portos específicos, mas que beneficiam amplamente o Espaço Marítimo Europeu e o setor marítimo, como as atividades que garantem a navegabilidade durante todo o ano (quebra-gelos), a facilitação da transição para o transporte marítimo sustentável, a melhoria das sinergias entre os setores dos transportes e da energia, nomeadamente através da promoção do papel dos portos enquanto polos energéticos e no favorecimento da transição energética, e os sistemas TIC para os transportes e os estudos hidrográficos;

- c) A promoção de ligações de transporte marítimo de curta distância sustentáveis e resilientes, em especial as que concentram os fluxos de mercadorias com vista a reduzir os custos externos negativos, como as emissões e o congestionamento do transporte rodoviário na União, e as que melhoram o acesso às regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, insulares e periféricas, através do estabelecimento ou da modernização de serviços marítimos sustentáveis, regulares e frequentes.

d) Suprimido.

3. A infraestrutura de transporte marítimo referida no n.º 2, alínea a), inclui, nomeadamente:

- a) Os portos marítimos, incluindo a infraestrutura necessária às operações de transporte no interior da zona portuária;
- b) As infraestruturas portuárias básicas, como bacias internas, pontões, postos de amarração, plataformas, passadiços, docas, molhes, aterros e terras conquistadas ao mar;
- c) Os canais marítimos;
- d) Os sistemas de ajuda à navegação;
- e) Os acessos aos portos e canais portuários e as eclusas;
- f) Os quebra-mares;
- g) As conexões dos portos com a rede transeuropeia de transportes;
- h) Os sistemas TIC para os transportes, incluindo os sistemas EMSWe e VTMISS;
- i) A infraestrutura relativa aos combustíveis alternativos;

- j) Os equipamentos associados, que podem incluir, em especial, os equipamentos para gestão de tráfego e de carga, redução de efeitos negativos no ambiente, incluindo operações sem resíduos e medidas de economia circular, melhoria da eficiência energética, redução do ruído, e para a utilização de combustíveis alternativos, bem como os equipamentos destinados a garantir a navegabilidade durante todo o ano, como os quebra-gelos, os estudos hidrológicos, a dragagem e a proteção dos portos e seus acessos;
- k) Suprimido.
- l) As infraestruturas destinadas a facilitar as atividades portuárias relacionadas com os parques eólicos em alto-mar e as energias renováveis.

4. Para fazer parte da rede global, um porto marítimo tem de preencher, pelo menos, uma das seguintes condições:

- a) Registrar um volume total anual de tráfego de passageiros superior a 0,1 % do volume total anual de tráfego de passageiros de todos os portos marítimos da União. O valor de referência para volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
- b) Registrar um volume total anual de carga (a granel ou acondicionada) superior a 0,1 % do volume total anual correspondente de carga movimentada em todos os portos marítimos da União. O valor de referência para volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
- ba) Registrar um volume total anual de carga (a granel ou acondicionada) superior a 500 000 toneladas por ano e o seu contributo para a diversificação do abastecimento energético da UE e para a aceleração da implantação das energias renováveis constituir uma das suas atividades principais. O valor de referência para o volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;

- c) Estar localizado numa ilha e constituir o único ponto de acesso a uma região NUTS 3 da rede global, na aceção do artigo 3.º do Regulamento 1059/2003⁵²;
- d) Estar localizado numa região periférica ou ultraperiférica, fora de um raio de 200 km do porto mais próximo da rede global.

Artigo 25.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros devem assegurar que:
 - a) Foi criada uma infraestrutura para combustíveis alternativos nos portos marítimos da rede global, em conformidade com o Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos];
 - b) Os portos marítimos da rede global estão equipados com as infraestruturas necessárias para melhorar o desempenho ambiental dos navios nos portos, em especial meios de receção para a entrega de resíduos provenientes de navios, em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵³;
 - c) Os sistemas VTMISS e SafeSeaNet foram implementados em conformidade com a Diretiva 2002/59/CE;
 - d) As plataformas nacionais únicas para o setor marítimo foram criadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2019/1239.

⁵² Regulamento (CE) n.º 1059/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativo à instituição de uma Nomenclatura Comum das Unidades Territoriais Estatísticas (NUTS)

⁵³ Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2050:
- a) Os portos marítimos da rede global com um volume total anual de carga superior a dois milhões de toneladas estão conectados com as infraestruturas ferroviárias e rodoviárias e, sempre que possível, com as vias navegáveis interiores. O valor de referência para o volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
 - b) Todos os portos marítimos da rede global com tráfego de mercadorias dispõem, no mínimo, de um terminal multimodal de transporte de mercadorias, aberto a todos os utilizadores de forma não discriminatória, com tarifas transparentes e não discriminatórias;
 - c) Os canais marítimos, acessos portuários e estuários que conectam dois mares, ou que permitem o acesso por mar aos portos marítimos, cumprem, no mínimo, os requisitos do artigo 22.º aplicáveis às vias navegáveis interiores;
 - d) Os portos marítimos da rede global conectados às vias navegáveis interiores estão equipados com capacidade de movimentação específica para embarcações de navegação interior.

A obrigação de assegurar a ligação referida na alínea a) do primeiro parágrafo não é aplicável se condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes impedirem tal ligação.

3. Em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos mínimos referidos no primeiro parágrafo do n.º 2, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou no possível impacto negativo no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo.

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

Artigo 26.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede principal

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura de transporte marítimo da rede principal cumpre o disposto no artigo 25.º, n.º 1.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura de transporte marítimo da rede principal cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 25.º, n.º 2.

3. Em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos mínimos referidos no n.º 2, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou no possível impacto negativo no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo.

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte marítimo e do Espaço Marítimo Europeu

Ao promover projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura de transporte marítimo e o Espaço Marítimo Europeu, e além das prioridades estabelecidas nos artigos 12.º e 13.º, deve ser dada especial atenção aos seguintes aspetos:

- a) A otimização dos acessos marítimos, como quebra-mares, canais marítimos, canais navegáveis, eclusas e equipamentos de dragagem e de ajuda à navegação;
- b) A construção ou melhoria de infraestruturas portuárias básicas, como bacias internas, pontões, postos de amarração, plataformas, passadiços, docas, molhes, aterros e terras conquistadas ao mar;
- ba) A melhoria das infraestruturas, dos equipamentos e dos sistemas de interligação definidos no artigo 36.º;
- c) A melhoria dos processos de digitalização e automatização, em especial tendo em vista o reforço da segurança, da eficiência e da sustentabilidade;
- d) A introdução e promoção de novas tecnologias e inovação, bem como combustíveis renováveis e com emissões baixas de carbono;
- e) A melhoria da resiliência das cadeias logísticas e do comércio marítimo internacional, incluindo em matéria de adaptação às alterações climáticas;
- f) A adoção de medidas de redução do ruído e de eficiência energética;
- g) A promoção de embarcações de emissões nulas ou baixas que sirvam e operem ligações de transporte marítimo de curta distância e o desenvolvimento de medidas destinadas a melhorar o desempenho ambiental do transporte marítimo para otimização das escalas portuárias ou da cadeia de abastecimento, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao abrigo do direito da União ou dos acordos internacionais pertinentes, incluindo o recurso a programas de incentivos ecológicos;

- h) As ações referidas no artigo 24.º, n.º 2, alíneas b) e c).

SECÇÃO 4

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Artigo 28.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura de transporte rodoviário compreende, em especial:
 - a) As vias rodoviárias, incluindo:
 - (i) as pontes,
 - (ii) os túneis,
 - (iii) os entroncamentos,
 - (iv) os cruzamentos,
 - (v) os nós de ligação,
 - (vi) as bermas pavimentadas,
 - (vii) suprimido,
 - (viii) suprimido,
 - (ix) suprimido,
 - (x) as infraestruturas de mitigação do impacto ambiental;

- b) Os equipamentos associados, incluindo os sistemas de pesagem em movimento;
 - c) A infraestrutura digital e os sistemas TIC para os transportes;
 - d) As vias de acesso a terminais multimodais de mercadorias;
 - e) As conexões dos terminais de mercadorias e das plataformas logísticas com outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;
 - f) Os terminais de autocarros;
 - g) A infraestrutura relativa às instalações para combustíveis alternativos;
 - h) As áreas de estacionamento e descanso, incluindo áreas de estacionamento seguras e protegidas para veículos comerciais.
2. As vias rodoviárias a que se refere o n.º 1, alínea a), e que estão indicadas no anexo I, desempenham um papel importante no tráfego de mercadorias e de passageiros de longo curso, integram os principais centros urbanos e económicos e estão interconectadas a outros modos de transporte.
3. Os equipamentos associados às vias rodoviárias podem incluir, nomeadamente, os equipamentos de gestão de tráfego, de informação e indicação de itinerários, de cobrança de portagens ou taxas de utilização, de segurança, de redução dos efeitos ambientais negativos, de abastecimento ou carregamento de veículos com propulsão alternativa, bem como áreas de estacionamento seguras e protegidas para veículos comerciais.

Artigo 29.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros devem assegurar que:

- a) A segurança da infraestrutura de transporte rodoviário está assegurada e é monitorizada e, quando necessário, reforçada de acordo com o procedimento previsto na Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁴;
- b) As vias rodoviárias são concebidas, construídas, melhoradas e mantidas respeitando um elevado nível de segurança do tráfego;
- c) As vias rodoviárias são concebidas, construídas, melhoradas e mantidas respeitando um elevado nível de proteção ambiental, incluindo, se for caso disso, através de medidas de redução do ruído e da recolha, tratamento e libertação de águas de escoamento;
- d) Os túneis rodoviários de comprimento superior a 500 m cumprem os requisitos da Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁵;
- e) A interoperabilidade dos sistemas de cobrança de portagens é assegurada de acordo com a Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁶, com o Regulamento de Execução C/2019/9080 da Comissão⁵⁷ e com o Regulamento Delegado C/2019/8369 da Comissão⁵⁸, quando aplicável;

⁵⁴ Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

⁵⁵ Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa aos requisitos mínimos de segurança para os túneis da Rede Rodoviária Transeuropeia (JO L 167 de 30.4.2004, p. 39).

⁵⁶ Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (JO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

⁵⁷ Regulamento de Execução (UE) 2020/204 da Comissão, de 28 de novembro de 2019, relativo às obrigações dos fornecedores do serviço eletrónico europeu de portagem, ao teor mínimo do regulamento de setor do serviço eletrónico europeu de portagem, suas interfaces eletrónicas e requisitos aplicáveis aos componentes de interoperabilidade, e que revoga a Decisão 2009/750/CE (JO L 43 de 17.2.2020, p. 49).

⁵⁸ Regulamento Delegado (UE) 2020/203 da Comissão, de 28 de novembro de 2019, relativo à classificação dos veículos, às obrigações dos utilizadores do serviço eletrónico europeu de portagem, aos requisitos aplicáveis aos componentes de interoperabilidade e aos critérios mínimos de elegibilidade para os organismos notificados (JO L 43 de 17.2.2020, p. 41).

- f) As portagens ou direitos de utilização são cobrados em conformidade com a Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁹, quando aplicável;
- g) Os sistemas de transporte inteligentes utilizados nas infraestruturas de transporte rodoviário cumprem o disposto na Diretiva (UE) [...] que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes, e foram implementados em conformidade com os atos delegados adotados ao abrigo dessa diretiva⁶⁰;
- h) Foi criada uma infraestrutura para combustíveis alternativos na rede rodoviária, em conformidade com o Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos].

2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2050, nas vias rodoviárias referidas no artigo 28.º, n.º1, alínea a), da rede global:

- a) Suprimido.
- b) Estão disponíveis áreas de descanso com uma distância máxima de 100 km entre si, equipadas com espaço de estacionamento suficiente e instalações adequadas, incluindo instalações sanitárias, que satisfaçam as necessidades de uma mão de obra diversificada;
- c) Suprimido.
- d) Foram instalados sistemas de pesagem em movimento a cada 300 km, em média, na rede de um Estado-Membro. Aquando da implantação desses sistemas, os Estados-Membros podem concentrar-se nos troços rodoviários com tráfego de mercadorias muito intenso. Os sistemas de pesagem em movimento devem permitir a identificação dos veículos e conjuntos de veículos suscetíveis de terem excedido os pesos máximos autorizados estabelecidos na Diretiva 96/53/CE.

⁵⁹ Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

⁶⁰ Diretiva 2021/ ... que altera a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L [...]).

3. Os Estados-Membros devem assegurar a implantação ou utilização dos meios necessários para detetar acontecimentos ou condições que afetem a segurança, bem como a recolha dos dados pertinentes sobre o tráfego rodoviário, para efeitos de prestação de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, tal como definido no Regulamento Delegado (UE) 886/2013 da Comissão⁶¹:
- no caso das infraestruturas existentes da rede global, até 31 de dezembro de 2030,
 - no caso das novas infraestruturas da rede global, até 31 de dezembro de 2050 ou, se o troço rodoviário ficar concluído antes, até à respetiva data de conclusão.
4. Em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções ao requisito estabelecido no n.º 2 por meio de atos de execução, quando a densidade de tráfego não exceda 10 000 veículos por dia em ambos os sentidos, e/ou com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou no possível impacto negativo no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. O pedido de isenção é coordenado com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s), se for caso disso. Os Estados-Membros vizinhos podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido os pareceres dos Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo. A Comissão tem devidamente em conta o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) interessados.

⁶¹ Regulamento Delegado (UE) n.º 886/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores (JO L 247 de 18.9.2013, p. 6).

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

Artigo 30.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede principal e à rede principal alargada

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura rodoviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre o disposto no artigo 29.º, n.º 1.
- 1-A. Os Estados-Membros asseguram que as vias rodoviárias a que se refere o artigo 28.º, n.º 1, alínea a), cumprem, até 31 de dezembro de 2030, relativamente à infraestrutura rodoviária da rede principal, e até 31 de dezembro de 2040, relativamente à infraestrutura rodoviária da rede principal alargada, os requisitos a seguir enunciados:
 - i) incluir, exceto em pontos específicos ou a título temporário, faixas de rodagem distintas nos dois sentidos de tráfego, separadas por uma faixa de terreno não destinada ao tráfego ou por outros meios que proporcionem um nível equivalente de segurança, e

(ii) não ter cruzamentos ao mesmo nível com estradas, vias de caminho de ferro, trilhos de elétricos ou caminhos destinados à circulação de velocípedes ou peões,

(iii) suprimido.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura rodoviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre, até 31 de dezembro de 2040, as seguintes condições:

a) Estão disponíveis áreas de descanso ao longo das vias rodoviárias da rede principal e da rede principal alargada, com uma distância máxima de 60 km entre si, equipadas com espaço de estacionamento suficiente e instalações adequadas, incluindo instalações sanitárias, que satisfaçam as necessidades de uma mão de obra diversificada;

b) Suprimido;

c) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 29.º, n.º 2, alínea d).

3. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar o desenvolvimento de áreas de estacionamento seguras e protegidas nas vias rodoviárias da rede principal e da rede principal alargada ou a uma distância máxima de 3 km da saída mais próxima de uma via rodoviária da rede transeuropeia de transportes, com uma distância de, em média, 150 km entre duas dessas áreas, equipadas com espaço de estacionamento suficiente para os veículos comerciais e cumprindo os requisitos estabelecidos no artigo 8.º-A, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, até 31 de dezembro de 2040⁶². Os Estados-Membros podem concentrar-se nos troços rodoviários com tráfego de mercadorias muito intenso.

⁶² Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (texto relevante para efeitos do EEE) (*JO L 102 de 11.4.2006, p. 1–14*).

4. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura rodoviária cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 29.º, n.º 3:
- no caso das infraestruturas existentes da rede principal, até 31 de dezembro de 2025, e das infraestruturas existentes da rede principal alargada, até 31 de dezembro de 2030,
 - no caso das novas infraestruturas da rede principal, até 31 de dezembro de 2030, e das novas infraestruturas da rede principal alargada, até 31 de dezembro de 2040 ou, se o troço rodoviário ficar concluído antes, até à respetiva data de conclusão.
5. Em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções ao requisito estabelecido nos n.ºs 1-A e 2, por meio de atos de execução, quando a densidade de tráfego não exceda 10 000 veículos por dia em ambos os sentidos, e/ou com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou no possível impacto negativo no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. O pedido de isenção é coordenado com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s), se for caso disso. O(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s). Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.
- A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo. A Comissão tem devidamente em conta o(s) parecer(es) do(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s) interessados.
- A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

Artigo 31.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura rodoviária

Ao promover projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura rodoviária, e além das prioridades gerais estabelecidas nos artigos 12.º e 13.º, deve ser dada especial atenção aos seguintes aspetos:

- a) A melhoria e promoção da segurança rodoviária, tendo em conta as necessidades dos utilizadores vulneráveis e dos utilizadores em toda a sua diversidade, em especial as pessoas com mobilidade reduzida;
- b) A mitigação dos congestionamentos nas rodovias existentes, em especial através de uma gestão inteligente do tráfego, incluindo taxas de congestionamento dinâmicas ou portagens variáveis em função da hora, da semana ou época;
- c) A melhoria dos processos de digitalização e automatização, a introdução de tecnologias inovadoras para melhorar o controlo da conformidade com o quadro jurídico da União em matéria de transportes rodoviários, incluindo instrumentos de execução inteligentes e automatizados e infraestruturas de comunicação;

- d) Aquando da construção ou modernização da infraestrutura rodoviária, assegurar a continuidade e a acessibilidade das vias pedonais e ciclovias, a fim de promover os modos ativos de deslocação;
- e) O desenvolvimento de áreas de estacionamento seguras e protegidas, equipadas com espaço de estacionamento suficiente para os veículos comerciais e cumprindo os requisitos estabelecidos no artigo 8.º-A, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006⁶³, na rede global.

SECÇÃO 5

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE AÉREO

Artigo 32.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura do transporte aéreo compreende, nomeadamente:
 - a) O espaço aéreo, as rotas e as linhas aéreas;
 - b) Os aeroportos, incluindo as infraestruturas e o equipamento necessários para as operações de terra e de transporte na zona aeroportuária, e os vertiportos;
 - c) As ligações dos aeroportos aos outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;
 - d) Os sistemas ATM/ANS e equipamentos associados, incluindo equipamentos espaciais;

⁶³ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (texto relevante para efeitos do EEE) (*JO L 102 de 11.4.2006, p. 1–14*).

- e) A infraestrutura para combustíveis alternativos e o fornecimento de energia elétrica às aeronaves estacionárias;
- f) As infraestruturas para produção no local de combustíveis alternativos, melhoria da eficiência energética e redução do impacto climático, ambiental e sonoro dos aeroportos ou das operações aeroportuárias associadas, como os serviços de assistência em escala, as operações de aeronaves e o transporte terrestre de passageiros;
- g) As infraestruturas utilizadas para a recolha seletiva de resíduos, a prevenção de resíduos e as atividades no domínio da economia circular;
- h) portos espaciais.

2. Para fazerem parte da rede global, os aeroportos têm de preencher, pelo menos, uma das seguintes condições:

- a) No caso dos aeroportos de carga, registar um volume total anual de carga equivalente, no mínimo, a 0,2 % do volume total anual de carga movimentada em todos os aeroportos da União;
- b) No caso dos aeroportos de passageiros, registar um volume de tráfego total anual de passageiros equivalente, no mínimo, a 0,1 % do volume total anual de passageiros de todos os aeroportos da União, salvo se o aeroporto em causa estiver situado fora de um raio de 100 km do aeroporto da rede global mais próximo, ou fora de um raio de 200 km se existir uma linha ferroviária de alta velocidade na região onde está localizado.

O volume total anual de passageiros e o volume anual de carga baseia-se na média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat.

Artigo 33.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede principal e à rede principal alargada

1. Os Estados-Membros devem assegurar que:

- a) Os aeroportos da rede principal com um volume total anual de tráfego de passageiros superior a quatro milhões de passageiros estão conectados à rede ferroviária transeuropeia e aos nós urbanos correspondentes, como estabelecido no anexo II, por caminho de ferro, metropolitano, metropolitano ligeiro ou elétrico, até 31 de dezembro de 2040, exceto quando condicionais geográficos específicos ou limitações físicas importantes impeçam essas ligações;
- b) Suprimido.
- c) Os aeroportos situados no seu território oferecem, pelo menos, um terminal aberto a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória, com tarifas transparentes e não discriminatórias, em conformidade com a Diretiva (CE) n.º 2009/12⁶⁴;
- d) São aplicadas normas básicas comuns à infraestrutura de transporte aéreo, para proteger a aviação civil de atos de interferência ilícita, como adotadas pela União nos termos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶⁵;
- e) A infraestrutura de gestão do tráfego aéreo permite a implementação do Céu Único Europeu, em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (UE) 2018/1139, e a realização das operações de transporte aéreo, com vista a melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu, bem como a implementação das regras de execução e especificações da União;
- f) Foi criada uma infraestrutura para combustíveis alternativos nos aeroportos, em conformidade com o Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos];

⁶⁴ Diretiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2009, relativa às taxas aeroportuárias (JO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

⁶⁵ Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

- g) Os aeroportos da rede principal e da rede global com um volume total anual de tráfego de passageiros superior a quatro milhões de passageiros dispõem de infraestruturas para o fornecimento de ar condicionado às aeronaves estacionárias nas posições de estacionamento de contacto utilizadas para operações de transporte comercial até 31 de dezembro de 2030 relativamente aos aeroportos da rede principal e até 31 de dezembro de 2040 relativamente aos aeroportos da rede global.

- 2. Em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções por meio de atos de execução relativamente aos requisitos estabelecidos no n.º 1, alíneas a) e g), com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, incluindo a inexistência de um sistema ferroviário no território, ou no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou no possível impacto negativo no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo.

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte aéreo

Ao promover projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura de transporte aéreo, e além das prioridades estabelecidas nos artigos 12.º e 13.º, deve ser dada especial atenção aos seguintes aspetos:

- (a) O aumento da eficiência energética e operacional dos aeroportos;
- b) O apoio à implementação do Céu Único Europeu e de sistemas interoperáveis, em especial os sistemas desenvolvidos pelo Projeto SESAR em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, incluindo os destinados a garantir a integração segura e plena de novos veículos aéreos, tripulados e não tripulados;
- c) A melhoria dos processos de digitalização e automatização, em especial tendo em vista o reforço da segurança;
- d) Melhoria das conexões multimodais entre os aeroportos e as infraestruturas dos outros modos de transporte, bem como entre os aeroportos e os nós urbanos, se for caso disso;
- e) A melhoria da sustentabilidade e a mitigação do impacto climático, ambiental e sonoro, em especial através da introdução de novas tecnologias e inovação, de combustíveis alternativos e de aeronaves e infraestruturas com emissões nulas ou baixas de carbono;
- f) A ligação dos aeroportos da rede global e da rede principal com um volume total anual de tráfego de passageiros inferior a quatro milhões de passageiros à rede e aos nós urbanos correspondentes, como estabelecido no anexo II, por caminho de ferro, metropolitano, metropolitano ligeiro ou elétrico;
- g) Infraestruturas para o fornecimento de ar condicionado às aeronaves estacionárias nas posições de estacionamento não ligadas ao terminal, e nas posições de estacionamento de contacto nos aeroportos da rede transeuropeia de transportes com um volume total anual de tráfego de passageiros inferior a quatro milhões de passageiros.

SECÇÃO 6

INFRAESTRUTURA DOS TERMINAIS MULTIMODAIS DE MERCADORIAS

Artigo 35.º

Identificação dos terminais multimodais de mercadorias

1. Os terminais multimodais de mercadorias da rede transeuropeia de transportes são terminais abertos a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória e são:
 - a) Localizados nos portos marítimos da rede transeuropeia de transportes, ou em áreas adjacentes a estes, como enumerados no anexo II;
 - b) Localizados nos portos de navegação interior da rede transeuropeia de transportes, ou em áreas adjacentes a estes, como enumerados no anexo II;
 - ba) Localizados nos aeroportos da rede transeuropeia de transportes, como enumerados no anexo II; ou
 - c) Suprimido.
 - d) Classificados como terminais rodoferroviários ou terminais em vias navegáveis interiores da rede transeuropeia de transportes, como enumerados no anexo II.
2. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar uma capacidade suficiente dos terminais multimodais de mercadorias que servem a rede transeuropeia de transportes, tendo em conta os fluxos de tráfego atuais e futuros, em especial os fluxos que servem nós urbanos, centros industriais, portos e plataformas logísticas.

3. No prazo de três anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, os Estados-Membros devem realizar uma análise de mercado e prospetiva sobre os terminais multimodais de mercadorias no seu território. Essa análise deve, pelo menos:
- a) Analisar os fluxos de tráfego de mercadorias atuais e futuros, incluindo os fluxos de tráfego de mercadorias transportadas por estrada;
 - b) Identificar os terminais multimodais de mercadorias da rede transeuropeia de transportes existentes no seu território e avaliar a necessidade de novos terminais multimodais de mercadorias ou de capacidade de transbordo adicional nos terminais existentes;
 - c) Analisar a forma de assegurar uma boa distribuição dos terminais multimodais de mercadorias com capacidade adequada de transbordo, a fim de satisfazer as necessidades identificadas na alínea b). Tal deve ter em conta os terminais situados em zonas fronteiriças dos Estados-Membros vizinhos.

Os Estados-Membros devem consultar os carregadores, os transportadores e os operadores logísticos que operam no seu território. Na sua análise, devem ter em conta os resultados da consulta.

Os Estados-Membros informam, sem demora, a Comissão dos resultados da análise.

4. Caso a análise referida no n.º 3 identifique a necessidade de novos terminais multimodais de mercadorias ou de capacidade de transbordo adicional nos terminais existentes, os Estados-Membros devem elaborar um plano de ação para desenvolver uma rede multimodal de terminais de mercadorias, incluindo os locais onde tais necessidades tenham sido identificadas.
- 4-A. A Comissão é notificada do plano de ação o mais tardar doze meses após a conclusão da análise nos termos do n.º 3.
- 4-B. Com base no referido plano de ação, os Estados-Membros apresentam à Comissão uma lista dos terminais rodoferroviários e dos terminais em vias navegáveis interiores que propõem acrescentar aos anexos I e II.

5. Para fazer parte da rede transeuropeia de transportes e ser enumerado no anexo II, os terminais rodoferroviários ou terminais em vias navegáveis interiores devem cumprir pelo menos uma das seguintes condições:
- a) Registrar um transbordo anual de mercadorias superior a 800 000 toneladas, no caso de carga acondicionada, ou um transbordo anual de mercadorias superior a 0,1 % do volume total anual da carga movimentada em todos os portos marítimos da União, no caso de carga a granel;
 - b) Constituir o principal terminal rodoferroviário designado pelo Estado-Membro para uma região NUTS 2, onde não existe um terminal rodoferroviário conforme com a alínea a),
 - c) Ser proposto o seu aditamento aos anexos I e II pelo Estado-Membro em conformidade com o n.º 4.

Artigo 36.º

Componentes da infraestrutura

Os terminais multimodais de mercadorias incluem, nomeadamente:

- a) As infraestruturas que interligam os diferentes modos de transporte numa zona terminal e nas suas imediações;
- b) Determinados equipamentos como gruas, tapetes rolantes ou outros dispositivos de transbordo para movimentar mercadorias entre os diferentes modos de transporte e para posicionar e armazenar as mercadorias;
- c) As zonas dedicadas, tais como portas de acesso, zonas intermédias tampão e de espera, zonas de transbordo e faixas de condução ou de carga;
- d) Os sistemas TIC relevantes para a eficiência das operações nos terminais, nomeadamente destinados a facilitar o planeamento da capacidade da infraestrutura, as operações de transporte, as conexões entre modos de transporte e o transbordo;
- e) As infraestruturas para combustíveis alternativos.

Requisitos aplicáveis à infraestrutura de transporte

1. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar, de forma justa e não discriminatória, que todos os terminais multimodais de mercadorias, abertos a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória e com tarifas transparentes e não discriminatórias nos portos marítimos e de navegação interior, como enumerados no anexo II, e todos os terminais rodoferroviários e terminais nas vias navegáveis interiores indicados no anexo I e enumerados no anexo II, cumprem os seguintes requisitos:
 - a) Estão conectados a, pelo menos, dois modos de transporte disponíveis na zona;
 - b) Estão equipados, dentro do terminal ou a uma distância de 3 km do terminal, com, pelo menos, uma estação de carregamento, tal como definida no artigo 2.º, ponto 43, do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] dedicada ao serviço de veículos pesados, até 31 de dezembro de 2030;
 - c) Estão equipados com ferramentas digitais, que permitam facilitar, até 31 de dezembro de 2030:
 - i) uma operação eficiente dos terminais, nomeadamente, se se justificar, sensores fotoelétricos (*photogates*), sistemas de operação dos terminais, *check-in/check-out* digital do condutor, câmaras ou outros sensores em equipamentos de transbordo, e câmaras nas zonas laterais da via-férrea,
 - (ii) fluxos de informação dentro de um terminal e entre os modos de transporte ao longo da cadeia logística e o terminal com capacidade para realizar o intercâmbio de informações com sistemas abertos e interoperáveis.
2. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar, de forma justa e não discriminatória, que, até 31 de dezembro de 2030, os terminais multimodais de mercadorias referidos no artigo 37.º, n.º 1, que estejam ligados à rede ferroviária e que efetuem transbordo vertical, têm capacidade para tratar os seguintes tipos de unidades de carregamento intermodais transportáveis: contentor, caixa amovível ou semirreboque adequados para transporte intermodal.

3. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar, de forma justa e não discriminatória, que os terminais multimodais de mercadorias referidos no artigo 37.º, n.º 1, que estejam ligados à rede ferroviária, têm capacidade para assegurar as manobras dos comboios com 740 m de comprimento, até 31 de dezembro de 2040.

O presente número não é aplicável aos terminais multimodais de mercadorias que estejam ligados apenas a redes ferroviárias isoladas.

4. Suprimido.

5. Em casos devidamente justificados, a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro, conceder isenções das disposições previstas nos n.ºs 1 a 3, por meio de atos de execução, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, em especial quando o terminal estiver localizado numa zona de restrição espacial, ou no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou no possível impacto negativo no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido tendo em conta a justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo.

A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro informações adicionais, o mais tardar trinta dias civis após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo. Se considerar que as informações prestadas não são suficientes, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro que complete essas informações no prazo de trinta dias civis a contar da data de receção das informações.

A Comissão toma decisão quanto à isenção solicitada o mais tardar seis meses após a receção do pedido nos termos do primeiro parágrafo ou, caso os Estados-Membros interessados tenham prestado novas informações nos termos do terceiro parágrafo, o mais tardar quatro meses após a última vez em que tais informações tenham dado entrada, consoante a data que ocorrer em último lugar. Na falta de decisão expressa da Comissão dentro dos referidos prazos, considera-se que a isenção é concedida.

A Comissão informa os outros Estados-Membros das isenções concedidas nos termos do presente artigo.

Artigo 38.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte multimodal

Ao promover projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura de transporte multimodal, e além das prioridades gerais estabelecidas nos artigos 12.º e 13.º, deve ser dada especial atenção aos seguintes aspetos:

- a) Facilitar as conexões entre os diferentes modos de transporte;
- b) Eliminar os principais obstáculos técnicos e administrativos ao transporte multimodal, incluindo através da implementação do sistema de informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI);
- c) Desenvolver um fluxo regular de informações que permitam a prestação de serviços de transporte em todo o sistema transeuropeu de transportes;
- d) Facilitar a interoperabilidade necessária para partilhar os dados, aceder aos dados e reutilizar os dados dentro de cada modo de transporte e entre diferentes modos de transporte;
- e) Promover, se for caso disso, a possibilidade de as linhas de serviço e os terminais multimodais de mercadorias da rede transeuropeia de transportes assegurarem o manejo dos comboios com 740 m de comprimento, sem nenhuma manipulação.
- f) Proceder à extensão e eletrificação das linhas de serviço nas zonas de partida e de chegada, à adaptação dos sistemas de sinalização e à melhoria da configuração da via-férrea;
- g) Promover, se for caso disso, a migração das linhas de serviço para a bitola nominal da norma europeia.

SECÇÃO 7

NÓS URBANOS

Artigo 39.º

Componentes dos nós urbanos

1. Os nós urbanos compreendem, em especial:
 - a) As infraestruturas de transporte dos nós urbanos que fazem parte da rede transeuropeia de transportes, incluindo as variantes;
 - b) Os pontos de acesso à rede transeuropeia de transportes, nomeadamente estações ferroviárias e terminais de autocarros, terminais multimodais de mercadorias, portos ou aeroportos;
 - c) Suprimido.
2. As cidades situadas no centro de cada nó urbano da rede transeuropeia de transportes estão enumerados no anexo II. Para fazerem parte da rede transeuropeia de transportes e serem enumerados no anexo II, os nós urbanos têm de ter uma população de 100 000 habitantes ou mais, ou, se não existir nenhum nó urbano com tais características numa determinada região NUTS 2, o nó a ser considerado é o nó principal da região NUTS 2 em causa.

Artigo 40.º

Requisitos aplicáveis aos nós urbanos

1. A fim de assegurar um funcionamento eficaz e sem estrangulamentos de toda a rede, ao criarem os nós urbanos na rede transeuropeia de transportes os Estados-Membros devem assegurar os seguintes aspetos:

- a) A disponibilidade de uma infraestrutura de abastecimento e carregamento de combustíveis alternativos, em conformidade com o Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos];
- b) Até 31 de dezembro de 2027:
 - i) para cada nó urbano, a adoção e o acompanhamento de um PMUS que preveja, nomeadamente, medidas que permitam integrar os diferentes modos de transporte e fazer a transição para a mobilidade sustentável, promover uma mobilidade eficiente com emissões nulas e baixas, incluindo a logística urbana, e reduzir a poluição atmosférica e sonora;
 - (ii) a recolha e a apresentação à Comissão de indicadores de mobilidade urbana, como definido no n.º 2 do presente artigo, para cada nó urbano;
- c) Até 31 de dezembro de 2030, o desenvolvimento de plataformas multimodais de passageiros, para facilitar as conexões no "primeiro e último quilómetro", equipadas com, pelo menos, uma estação de carregamento, tal como definida no artigo 2.º, ponto 43, do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos], dedicada ao serviço de autocarros e camionetas;
- d) Até 31 de dezembro de 2040, se for economicamente viável, o desenvolvimento, se ainda não existir, de, pelo menos, um terminal multimodal de mercadorias com capacidade suficiente de transbordo, dentro ou na proximidade do nó urbano.

Um terminal multimodal de mercadorias pode servir vários nós urbanos e estar situado no próprio nó urbano ou na sua proximidade. Os Estados-Membros informam a Comissão em conformidade.

- 1-A. Aquando da adoção e do acompanhamento dos PMUS, as autoridades locais envidam, em cooperação com as autoridades nacionais, se for caso disso, todos os esforços para assegurar que os PMUS cumprem as orientações constantes do anexo V, tendo também em conta os fluxos de transporte transeuropeus de longa distância.
2. A Comissão adota, o mais tardar, um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, um ato de execução no qual se defina, num número limitado, os indicadores relacionados com a sustentabilidade e a segurança dos transportes a que se refere o n.º 1, alínea b). Esse ato de execução estabelece também individualmente os prazos para a apresentação de cada indicador. Tais prazos são fixados entre 3 e 5 anos. Ao estabelecer em pormenor o conjunto de indicadores, ser tida em conta a disponibilidade e a acessibilidade dos dados a nível regional e local. Esse ato de execução é adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 3.
3. A Comissão cria igualmente, o mais tardar um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, uma interface Internet que permita às autoridades competentes enviarem os PMUS e os indicadores referidos no n.º 1, alínea b), e aos Estados-Membros certificarem-se de que os PMUS e os indicadores foram enviados.

Artigo 41.º

Prioridades adicionais dos nós urbanos

Ao promover projetos de interesse comum relacionados com os nós urbanos, e além das prioridades gerais estabelecidas nos artigos 12.º e 13.º, deve ser dada especial atenção aos seguintes aspetos:

- (a) As conexões no "primeiro e último quilómetro" entre, e para, os pontos de acesso à rede transeuropeia de transportes a que se refere o artigo 39.º, n.º 1, alínea b), a fim de aumentar o desempenho da rede transeuropeia de transportes, como metropolitanos ou elétricos;

- (b) A continuidade das conexões entre a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes e as infraestruturas de transporte sustentável regional e local; Podem incluir-se, para os passageiros, o acesso a informações, reservas, pagamento de viagens e obtenção de bilhetes através de serviços digitais de mobilidade multimodal, e, para as mercadorias, instalações logísticas urbanas para melhorar a consolidação das entregas em zonas urbanas, como microplataformas e plataformas logísticas cicláveis, em especial as ligadas a infraestruturas de transporte ferroviário e por vias navegáveis;
- ba) A interconexão sustentável, contínua e segura das infraestruturas de transporte de passageiros, entre os transportes ferroviário, rodoviário, os modos ativos de deslocação e, se for caso disso, as infraestruturas de navegação interior, aéreas e marítimas;
- bb) A interconexão sustentável, contínua e segura das infraestruturas de transporte de mercadorias entre os transportes ferroviário, rodoviário e, se for caso disso, as infraestruturas de navegação interior, aéreas e marítimas, bem como, se for caso disso, conexões adequadas com as plataformas e instalações logísticas;
- c) A mitigação da exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do trânsito ferroviário e rodoviário;
- d) A promoção de uma mobilidade e transportes eficientes e com baixas emissões de ruído, incluindo através da utilização de frotas urbanas mais ecológicas para passageiros e mercadorias;
- e) O aumento da quota modal dos transportes públicos e dos modos ativos e medidas destinadas a orientar a mobilidade dos passageiros principalmente para esses modos;
- f) Suprimido;
- g) A promoção de sistemas eficientes de distribuição urbana de mercadorias com baixo nível de ruído e de carbono.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES PARA GARANTIR TRANSPORTES INTELIGENTES E RESILIENTES

Artigo 42.º

Sistemas TIC para os transportes

1. Os sistemas TIC para os transportes devem possibilitar uma gestão das capacidades e do tráfego e um intercâmbio de informações dentro de cada modo de transporte e entre diferentes modos de transporte, operações de transporte multimodais e a prestação de serviços de valor acrescentado relacionados com os transportes, o reforço da resiliência, segurança e proteção, a redução dos congestionamentos de tráfego, a melhoria do desempenho operacional e ambiental e a simplificação dos procedimentos administrativos. Além disso, os sistemas TIC para os transportes devem facilitar a continuidade das conexões entre as diferentes infraestruturas e os ativos móveis.
2. Os seguintes sistemas TIC para os transportes devem ser implantados em conformidade e dentro dos limites das disposições específicas estabelecidas no direito da União, em toda a União, a fim de garantir a existência de um conjunto de capacidades básicas interoperáveis em todos os Estados-Membros:
 - a) No transporte ferroviário: o sistema ERTMS, as aplicações telemáticas para serviços de mercadorias e de passageiros, conforme referido na especificação técnica de interoperabilidade, em especial no âmbito das empresas comuns "Shift2Rail" e "Setor Ferroviário Europeu";
 - b) Nas vias navegáveis interiores: o sistema RIS;
 - c) No transporte rodoviário e respetivas interfaces com outros modos de transporte: o sistema ITS;
 - d) No transporte marítimo: o sistema VTMIS para a gestão do tráfego marítimo e o ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo (EMSW e) para o intercâmbio de informações;
 - e) No transporte aéreo: os sistemas ATM/ANS, em especial no âmbito do projeto SESAR;
 - f) No transporte multimodal: o sistema eFTI.

3. Suprimido.

Artigo 43.º

Serviços sustentáveis de transporte de mercadorias

1. Os Estados-Membros devem promover projetos de interesse comum que ofereçam serviços de transporte de mercadorias eficientes que utilizem a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes, que contribuam para reduzir as emissões GEE e outros impactos ambientais e socioeconómicos negativos, e que visem:
 - a) Melhorar a utilização sustentável da infraestrutura de transporte, incluindo a sua gestão eficaz;
 - b) Promover a utilização de serviços de transporte inovadores, nomeadamente ligações de transporte marítimo de curta distância, no âmbito do Espaço Marítimo Europeu, sistemas TIC para os transportes e o desenvolvimento das infraestruturas auxiliares necessárias para alcançar, sobretudo, os objetivos ambientais e de segurança desses serviços;
 - c) Facilitar as operações de serviços de transporte multimodal, incluindo os fluxos de informação necessários, e melhorar a cooperação entre as entidades que intervêm na cadeia logística, incluindo os expedidores, os operadores, os prestadores de serviços e os seus clientes;
 - d) Promover uma utilização eficiente dos recursos e uma exploração com emissões nulas ou baixas, em especial no que se refere às tecnologias, às operações, à tração e condução/navegação de veículos, e ao planeamento de sistemas e operações; ou
 - e) Melhorar as conexões com as zonas mais vulneráveis e isoladas da União, incluindo as regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, bem como as zonas escassamente povoadas, promovendo serviços regulares e frequentes.
2. Suprimido.

Novas tecnologias e inovação

Para que a rede transeuropeia de transportes possa acompanhar o desenvolvimento e a aplicação das tecnologias inovadoras, deve-se procurar, em especial:

- a) Apoiar e promover a descarbonização dos transportes através da transição para veículos, embarcações e aeronaves com emissões nulas ou baixas, e outras tecnologias de transporte e de rede inovadoras e sustentáveis, de forma harmonizada e coordenada;
- b) Reforçar a descarbonização de todos os modos de transporte estimulando a eficiência energética, introduzir soluções com emissões nulas ou baixas como os sistemas de hidrogénio e elétrico, bem como outras soluções novas como os combustíveis sustentáveis, e disponibilizar a infraestrutura correspondente, sempre que possível através de sinergias com a RTE-T. Essa infraestrutura pode incluir o acesso à rede elétrica e outras instalações necessárias para o abastecimento de energia, ter em conta a interface infraestrutura-veículo e abranger os sistemas TIC para os transportes. A infraestrutura de transporte pode servir de plataforma energética, para servir diferentes modos de transporte, a fim de ligar a produção local de energia limpa a aplicações de mobilidade com emissões nulas. As infraestruturas de transportes podem também contribuir para a implantação de outras tecnologias que acelerem a descarbonização da economia.
- c) Apoiar a utilização e implantação de novas tecnologias digitais, em especial promovendo o intercâmbio de informações e uma infraestrutura de conectividade sem interrupções de cobertura em toda a rede, para garantir o mais elevado nível e desempenho da infraestrutura digital e alcançar níveis mais elevados de automatização;
- d) Melhorar a segurança e a sustentabilidade da circulação de pessoas e do transporte de mercadorias;

- e) Melhorar o funcionamento, a gestão, a acessibilidade, a interoperabilidade, a multimodalidade e a eficiência da rede, nomeadamente através do desenvolvimento de serviços digitais de mobilidade multimodal;
- f) Promover uma prestação eficiente de informações acessíveis e compreensíveis, a todos os cidadãos e prestadores de serviços de transporte, sobre a conexão, a interoperabilidade e a multimodalidade e sobre os impactos ambientais das suas escolhas de transporte;
- g) Suprimido.
- h) Promover medidas para reduzir as externalidades negativas, nomeadamente os congestionamentos de tráfego, os danos para a saúde e todos os tipos de poluição, incluindo o ruído e as emissões;
- i) Introduzir tecnologias de segurança;
- j) Melhorar a resiliência da infraestrutura de transportes contra as perturbações e as alterações climáticas, através da modernização e de uma adequada conceção das infraestruturas, bem como de soluções digitais ciberseguras que protejam a rede em caso de catástrofe natural ou de origem humana;
- k) Continuar a promover o desenvolvimento e a implantação de sistemas TIC e de novas tecnologias para os transportes, dentro de cada modo de transporte e entre diferentes modos de transporte.

Artigo 45.º

Infraestrutura segura e protegida

Suprimido.

Resiliência da infraestrutura

1. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar que, quando sejam planeados e executados projetos de interesse comum, são tidas em conta a sua segurança e resiliência contra as alterações climáticas, riscos naturais, catástrofes de origem humana, acidentes e interrupções operacionais, bem como perturbações intencionais, que afetem o funcionamento do sistema de transportes da União. Em especial, devem ser tidos devidamente em conta os seguintes aspetos:
 - a) As interdependências e relações com outras redes, e os efeitos em cascata que afetem outras redes, como as redes de telecomunicações e de eletricidade;
 - b) Os aspetos relativos à segurança e ao desempenho em caso de perigos múltiplos;
 - c) A necessidade de manter a qualidade da infraestrutura estrutural, durante todo o seu ciclo de vida, tendo em conta especialmente as condições climáticas previstas no futuro;
 - d) A intervenção dos mecanismos de proteção civil em caso de perturbações;
 - e) A cibersegurança e a resiliência da infraestrutura, em especial a infraestrutura transfronteiriça.
2. Os projetos de interesse comum para os quais deva ser realizada uma avaliação de impacto ambiental em conformidade com a Diretiva 2011/92/UE devem também ser sujeitos a uma avaliação da resistência às alterações climáticas. A avaliação da resistência às alterações climáticas deve ser realizada tendo em conta as boas práticas e orientações mais recentes e disponíveis, com vista a garantir que as infraestruturas de transporte são resilientes aos impactos adversos das alterações climáticas, avaliando a sua vulnerabilidade climática e os riscos, incluindo as medidas de adaptação pertinentes, e integrando os custos das emissões GEE na análise custo-benefício. Sem prejuízo das disposições estabelecidas noutros atos da UE, este requisito não se aplica aos projetos para os quais o processo de adjudicação da avaliação de impacto ambiental tenha sido iniciada antes da entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 47.º

Riscos para a segurança ou a ordem pública

1. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar a proteção da rede transeuropeia de transportes contra potenciais riscos para a segurança ou a ordem pública decorrentes da participação ou das contribuições de quaisquer empresas de países terceiros em projetos de interesse comum.
2. Sem prejuízo do Regulamento (UE) 2019/452, do facto de a segurança nacional ser da exclusiva responsabilidade de cada Estado-Membro, como prevê o artigo 4.º, n.º 2, do TUE, e do direito de cada Estado-Membro a defender os seus interesses fundamentais em matéria de segurança, nos termos do artigo 346.º do TFUE, se os Estados-Membros considerarem que a participação ou qualquer tipo de contribuição de uma pessoa singular de um país terceiro ou de uma empresa de um país terceiro é suscetível de afetar infraestruturas da rede transeuropeia de transportes por razões de segurança ou ordem pública, informam a Comissão de quaisquer medidas adequadas adotadas a fim de reduzir esse risco.

Artigo 48.º

Manutenção e ciclo de vida dos projetos

1. Sem prejuízo da responsabilidade dos Estados-Membros no que diz respeito ao planeamento da manutenção das infraestruturas e da sua competência no que se refere à gestão e ao financiamento da manutenção das infraestruturas, bem como do princípio orçamental da anualidade, se for caso disso, os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar:

- a) A manutenção da infraestrutura da rede transeuropeia de transportes de modo a proporcionar um elevado nível de serviço e de segurança durante todo o seu ciclo de vida, de forma adaptada ao fluxo de tráfego, melhorando a sua resiliência, e que as necessidades e os custos estimados da manutenção preventiva ao longo do ciclo de vida da infraestrutura transeuropeia de transportes são tidos em conta na fase de planeamento da construção ou da modernização;
- b) O planeamento da manutenção a longo prazo relativamente à infraestrutura de transporte rodoviário e, se for caso disso, relativamente à infraestrutura de transporte por vias navegáveis interiores;
- c) Suprimido.
- d) A coerência entre as necessidades de manutenção e renovação, no caso da infraestrutura ferroviária, relacionadas com o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e a estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária referida no artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE e o contrato referido no artigo 30.º da Diretiva 2012/34/UE.

Artigo 49.º

Acessibilidade para todos os utilizadores

A infraestrutura transeuropeia de transportes deve garantir uma mobilidade sem descontinuidade e a acessibilidade de todos os utilizadores, em especial:

- das pessoas em situação de vulnerabilidade, incluindo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e
- das pessoas que vivam em regiões ultraperiféricas e noutras regiões remotas, rurais, insulares, periféricas e montanhosas, e em zonas escassamente povoadas.

CAPÍTULO V

IMPLEMENTAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DOS CORREDORES EUROPEUS DE TRANSPORTE E PRIORIDADES HORIZONTAIS

Artigo 50.º

Corredores europeus de transporte e prioridades horizontais

1. Os corredores europeus de transporte são um instrumento para facilitar a implementação coordenada das partes principal e principal alargada da rede transeuropeia de transportes, e visam, em especial, melhorar as ligações transfronteiriças, completar as ligações em falta e eliminar os estrangulamentos na União.
2. Para poderem criar um transporte multimodal eficiente em termos de recursos e contribuir para a coesão através de uma cooperação territorial reforçada, os corredores europeus de transporte devem centrar-se nos seguintes aspetos:
 - a) A integração modal, tendo em vista especialmente o reforço dos modos de transporte mais respeitadores do ambiente, como o transporte ferroviário, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo de curta distância;
 - b) A interoperabilidade;
 - c) O desenvolvimento coordenado das infraestruturas, em especial nos troços transfronteiriços, nomeadamente com vista ao desenvolvimento de um sistema de transporte ferroviário de mercadorias interoperável, bem como de uma rede ferroviária de passageiros de longo curso eficaz, incluindo a alta velocidade, em toda a União;
 - d) O apoio ao desenvolvimento e implantação coordenado e integrado de soluções inovadoras para a digitalização e a interoperabilidade dos transportes;
 - e) A promoção da criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

3. Os corredores europeus de transporte devem permitir que os Estados-Membros adotem uma abordagem coordenada e sincronizada em matéria de investimento em infraestruturas.
4. O ERTMS e o Espaço Marítimo Europeu constituem as duas prioridades horizontais da implementação da rede transeuropeia de transportes. Os instrumentos estabelecidos em conformidade com o presente capítulo facilitam a implantação atempada do ERTMS e a integração da infraestrutura e dos serviços de transporte marítimo na rede transeuropeia de transportes.

Artigo 51.º

Coordenação dos corredores europeus de transporte e prioridades horizontais

1. A fim de facilitar a implementação coordenada dos corredores europeus de transporte, do ERTMS e do Espaço Marítimo Europeu, a Comissão, em acordo com os Estados-Membros interessados e após consulta do Parlamento Europeu e do Conselho, deve designar um coordenador europeu para cada corredor e para cada prioridade horizontal.
2. Os coordenadores europeus são selecionados, em especial, em função do seu conhecimento nos domínios do transporte, do financiamento e/ou da avaliação socioeconómica e ambiental dos principais projetos, bem como da sua experiência em matéria de elaboração de políticas europeias. O mandato dos coordenadores europeus tem uma duração máxima de quatro anos e é renovável. Cada coordenador europeu é responsável pela implementação de um único corredor ou prioridade horizontal.
3. A decisão da Comissão relativa à designação do coordenador europeu deve especificar o modo como serão exercidas as funções referidas nos n.ºs 5, 6 e 7.
4. O coordenador europeu age em nome e por conta da Comissão, que lhe facultará o necessário apoio logístico.

5. O coordenador europeu deve:

- a) Apoiar a implementação coordenada do corredor europeu de transportes ou da prioridade horizontal em causa;
- b) Elaborar um plano de trabalho em conjunto com os Estados-Membros interessados e acompanhar a sua execução, em conformidade com o artigo 53.º;
- c) Consultar o fórum do corredor ou o fórum consultivo da prioridade horizontal, respetivamente, em relação a esse plano de trabalho e à sua execução, e informar regularmente o fórum sobre a execução do plano de trabalho;
- d) Informar os Estados-Membros, a Comissão e, conforme adequado, todas as demais entidades diretamente envolvidas no desenvolvimento do corredor europeu de transporte ou prioridade horizontal sobre quaisquer dificuldades registadas, em especial quando existam entraves ao desenvolvimento de um corredor ou prioridade horizontal, a fim de identificar soluções adequadas;
- e) Apresentar ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e aos Estados-Membros interessados um relatório anual sobre o estado da execução, identificando os progressos alcançados na implementação dos corredores europeus de transporte e das prioridades horizontais. Esse relatório anual deve centrar-se nos progressos realizados nas principais prioridades e investimentos, descrever a natureza dos problemas encontrados na sua execução e poder formular possíveis soluções.

6. Sem prejuízo das competências em matéria de governação do transporte ferroviário de mercadorias nos termos do Regulamento (UE) 913/2010 e da competência dos Estados-Membros no que se refere à gestão e ao financiamento das infraestruturas, os coordenadores europeus dos corredores europeus de transporte devem:

- a) Cooperar estreitamente com as entidades responsáveis pelo transporte ferroviário de mercadorias e os Estados-Membros interessados para ajudar a identificar as prioridades e as necessidades de investimento no transporte de mercadorias nas linhas ferroviárias de mercadorias dos corredores europeus de transporte;
- b) Monitorizar o desempenho dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, em estreita cooperação com as entidades responsáveis pelo transporte ferroviário de mercadorias e, se adequado, identificar possíveis entraves, como os entraves técnicos e operacionais, e formular recomendações a esse respeito.

7. Os coordenadores europeus dos corredores europeus de transporte devem:

- a) Cooperar estreitamente com os Estados-Membros interessados para ajudar a identificar as prioridades e as necessidades de investimento nas linhas ferroviárias de passageiros dos corredores europeus de transporte;
- b) Em estreita cooperação com os gestores das infraestruturas, monitorizar o desempenho dos serviços de transporte ferroviário de passageiros.

8. Nos termos do artigo 14.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2021/1153, a Comissão deve solicitar o parecer consultivo do coordenador europeu ao examinar os pedidos de financiamento da União ao abrigo do Mecanismo Interligar a Europa (MIE), no que diz respeito ao corredor de transporte europeu ou prioridade horizontal da competência desse coordenador, a fim de garantir a coerência e o progresso de cada corredor ou prioridade. O coordenador europeu deve verificar se os projetos propostos pelos Estados-Membros para cofinanciamento do MIE são coerentes com as prioridades do plano de trabalho.

9. Caso o coordenador europeu não consiga exercer o seu mandato satisfatoriamente, e nos termos do previsto no presente artigo, a Comissão pode, a qualquer momento, após consultar os Estados-Membros interessados, cessar o mandato e designar um novo coordenador europeu em conformidade com o procedimento estabelecido no n.º 1.

Governança dos corredores europeus de transporte e das prioridades horizontais

1. Ao desempenhar as funções atribuídas relativas ao plano de trabalho e respetiva execução, os coordenadores europeus serão assistidos, para cada corredor europeu de transporte e prioridade horizontal, por um secretariado e por um fórum consultivo, designado respetivamente por "fórum do corredor" e "fórum consultivo da prioridade horizontal".
2. O "fórum do corredor" deve ser formalmente instituído e presidido pelo coordenador europeu. Os Estados-Membros interessados devem chegar a acordo sobre a composição do fórum do corredor para a sua parte do corredor europeu de transporte e assegurar a representação das entidades responsáveis pelo transporte ferroviário de mercadorias.
3. Com o acordo dos Estados-Membros interessados, os coordenadores europeus podem criar e presidir a grupos de trabalho dedicados a questões específicas relacionadas com cada corredor, nomeadamente:
 - a) A interoperabilidade e implantação de novas tecnologias e infraestruturas;
 - b) O desenvolvimento coordenado e implementação de projetos infraestruturais troços transfronteiriços;
 - c) Os serviços ferroviários transfronteiriços de passageiros;
 - d) Os estrangulamentos operacionais;
 - e) Os nós urbanos;
 - f) A cooperação com os países terceiros;
 - g) Outros temas considerados necessários.

Se for caso disso, o coordenador europeu deve cooperar e coordenar as atividades dos grupos de trabalho com a governação do transporte ferroviário de mercadorias, a fim de evitar duplicações de trabalho.

4. O fórum consultivo da prioridade horizontal é instituído e presidido pelo coordenador europeu. Os Estados-Membros interessados e, se for caso disso e com o acordo dos Estados-Membros, os representantes pertinentes dos setores em causa, podem participar. Os Estados-Membros devem designar um representante para participar no fórum consultivo do ERTMS. O coordenador europeu também pode criar grupos de trabalho ad hoc.
5. Os Estados-Membros interessados devem cooperar com os coordenadores europeus, participar nos fóruns dos corredores e nos fóruns consultivos da prioridade horizontal, e fornecer-lhes toda a informação necessária para exercerem as funções definidas no presente artigo, incluindo sobre o desenvolvimento dos corredores nos planos e programas nacionais pertinentes que contribuem para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.
6. O coordenador europeu pode consultar as autoridades regionais e locais, os gestores de infraestruturas, os operadores de transportes, em especial os operadores que participem na governação do transporte ferroviário de mercadorias, a indústria fornecedora, os utilizadores dos transportes e as partes interessadas sobre o plano de trabalho e respetiva execução. Além disso, o coordenador europeu responsável pelo ERTMS deve cooperar estreitamente com a Agência Ferroviária da União Europeia e a empresa comum "Setor Ferroviário Europeu" e o coordenador europeu do Espaço Marítimo Europeu deve cooperar com a Agência Europeia da Segurança Marítima.

Plano de trabalho do coordenador europeu

1. Cada coordenador europeu dos corredores europeus de transporte e das duas prioridades horizontais deve elaborar, o mais tardar, dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento e, posteriormente, de quatro em quatro anos, um plano de trabalho contendo uma análise pormenorizada do estado de execução do corredor ou da prioridade horizontal da sua competência e da sua conformidade com os requisitos do presente regulamento, e definindo as prioridades de desenvolvimento futuro do corredor ou prioridade.
2. O plano de trabalho deve ser elaborado em estreita cooperação com os Estados-Membros interessados e em consulta com o fórum do corredor e a governação do transporte ferroviário de mercadorias, ou com o fórum consultivo da prioridade horizontal. O plano de trabalho do corredor europeu de transporte deve ser aprovado pelos Estados-Membros interessados. A Comissão transmitirá o plano de trabalho ao Parlamento Europeu e ao Conselho para informação.

Ao elaborar o plano de trabalho, o coordenador europeu deve ter em conta o plano de execução referido no artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010.

3. O plano de trabalho do corredor europeu de transporte deve fornecer uma análise pormenorizada do estado de execução do corredor em causa, que inclua, nomeadamente:
 - a) Uma descrição das características do corredor, nomeadamente dos troços transfronteiriços;
 - b) Uma análise do estado de conformidade do corredor com os requisitos da infraestrutura de transportes estabelecidos no presente regulamento e dos progressos alcançados;
 - c) Uma identificação das ligações em falta e dos estrangulamentos, incluindo os de carácter operacional, que dificultam o desenvolvimento e a execução do corredor, em especial nos troços transfronteiriços;

- d) Uma análise dos investimentos necessários, incluindo os diferentes fundos e financiamentos autorizados e/ou previstos para a execução dos projetos necessários para desenvolver e concluir o corredor, em especial os troços transfronteiriços;
- e) Uma descrição das soluções possíveis para dar resposta às necessidades de investimento e aos estrangulamentos, em especial para as linhas de passageiros e de mercadorias e as ligações do corredor;
- f) Um plano que pode incluir objetivos intermédios não vinculativos para eliminar os obstáculos físicos, técnicos, digitais, operacionais e administrativos dentro de cada modo de transporte e entre diferentes modos de transporte, e para promover a utilização de transportes multimodais eficientes, concedendo especial atenção aos troços transfronteiriços e às ligações nacionais em falta.

Para a análise dos investimentos e a elaboração do plano, o coordenador europeu deve:

- cooperar com o conselho executivo e o conselho de gestão do corredor a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010 no que diz respeito aos aspetos relacionados com o transporte ferroviário de mercadorias;
- ter em conta os elementos da análise relevantes para o corredor, os planos de ação elaborados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 35.º, n.º 4, e a lista referida no artigo 18.º, alínea b), do Regulamento n.º 913/2010 no que diz respeito aos aspetos relacionados com os terminais multimodais de mercadorias.
- ter em conta os resultados da monitorização realizada em conformidade com o artigo 51.º, n.º 7, alínea b), no que diz respeito ao aspeto relacionado com os serviços de passageiros.

- g) Os resultados da monitorização do desempenho do transporte ferroviário de mercadorias efetuada pela governação do transporte ferroviário de mercadorias, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 913/2010, e a lista dos objetivos, metas e medidas do corredor definidos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 913/2010, com vista ao cumprimento dos requisitos operacionais do artigo 18.º do presente regulamento;
 - h) A identificação das medidas relativas aos nós urbanos, em cooperação com os Estados-Membros interessados e as autoridades locais competentes, que possam contribuir para o funcionamento eficaz do transporte de mercadorias e passageiros no corredor e para a realização dos objetivos da rede transeuropeia de transportes, mantendo em simultâneo a coerência com os PMUS pertinentes.
 - i) A identificação das prioridades de desenvolvimento do corredor, em conjunto com os Estados-Membros interessados;
 - j) Uma análise dos possíveis impactos das alterações climáticas na infraestrutura e, conforme adequado, uma proposta de medidas para reforçar a resiliência contra as alterações climáticas;
 - k) As medidas a tomar para mitigar as emissões GEE, o ruído e, se adequado, outras externalidades negativas.
4. O coordenador europeu deve auxiliar os Estados-Membros na execução do plano de trabalho, em especial:
- a) A pedido dos Estados-Membros interessados, na definição de prioridades do planeamento nacional, ajudando a identificar os problemas de execução e estrangulamentos, incluindo as questões operacionais, para cada corredor ou prioridade horizontal;
 - b) A pedido dos Estados-Membros interessados, no que se refere ao planeamento dos projetos e dos investimentos, aos custos associados e ao calendário previsto de execução para implementar o corredor europeu de transporte ou prioridade horizontal;

- c) No trabalho realizado no órgão de supervisão ou órgão diretor similar de uma entidade única, se for caso disso, para a coordenação, construção e/ou gestão de projetos de infraestruturas transfronteiriças, em consonância com as disposições estabelecidas no artigo 8.º, n.º 5.

Artigo 54.º

Atos de execução

1. Suprimido.
2. Sem prejuízo do artigo 8.º, n.º 4-A, e sob reserva da aprovação dos Estados-Membros interessados nos termos do artigo 172.º do TFUE, a Comissão pode adotar atos de execução para a execução de troços transfronteiriços dos corredores europeus de transporte, ou para a implementação da prioridade horizontal. A pedido dos Estados-Membros interessados, a Comissão pode também adotar atos de execução para a execução de outros troços específicos dos corredores europeus de transporte nos Estados-Membros interessados, a fim de assegurar a definição coerente de prioridades no que se refere ao planeamento dessas infraestruturas e dos investimentos, estabelecendo objetivos intermédios indicativos para a execução das respetivas ligações importantes em falta e para a eliminação dos estrangulamentos. Os atos de execução são elaborados em estreita cooperação com os Estados-Membros interessados e atualizados de quatro em quatro anos ou a pedido dos Estados-Membros.
3. Os atos de execução referidos no n.º 2 são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 3. A Comissão altera os atos de execução em conformidade com o mesmo procedimento para ter em conta os progressos alcançados, eventuais atrasos ou a atualização dos programas nacionais.
4. Até à plena execução das medidas previstas no ato de execução, e salvo disposição em contrário nele estabelecida, os Estados-Membros interessados devem apresentar à Comissão, de dois em dois anos, um relatório sobre os progressos realizados, indicando nomeadamente os compromissos financeiros assumidos no quadro do plano orçamental nacional. O relatório pode referir-se às informações recolhidas em conformidade com o artigo 55.º.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES COMUNS

Artigo 55.º

Notificação e monitorização

1. Os Estados-Membros devem transmitir regularmente à Comissão informações completas e transparentes sobre os progressos alcançados na conclusão da rede transeuropeia de transportes por meio da execução dos projetos de interesse comum e dos investimentos efetuados para o efeito.
- 1-A. Essa informação deve incluir dados técnicos anuais relacionados com os requisitos da infraestrutura de transporte estipulados no capítulo III do presente regulamento, a não ser que a referida informação já tenha sido reunida ao nível da rede transeuropeia de transportes para efeitos de outras aplicações ou bases de dados da União.
- 1-B. A transmissão é assegurada de forma automatizada através do sistema interativo de informação geográfica e técnica da rede transeuropeia de transportes (TENtec). Até que a funcionalidade de intercâmbio automatizado de dados através do TENtec esteja plenamente operacional, a transmissão é assegurada de dois em dois anos.
- 1-C. No que diz respeito aos investimentos relacionados com os projetos de interesse comum, os Estados-Membros transmitem dados financeiros, de dois em dois anos, sob a forma de dados agregados anualmente por modo de transporte e por rede (principal, principal alargada e global).
- 1-D. A Comissão especifica, por meio de atos de execução adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 3, a lista de dados técnicos a transmitir nos termos do n.º 1-A.

2. A Comissão deve assegurar um acesso público e fácil ao TENtec, que permita o intercâmbio automatizado de dados com os sistemas nacionais e outras aplicações e fontes de dados pertinentes da União. O TENtec deve conter informações atualizadas para cada projeto sobre a sua evolução, bem como sobre as formas e os montantes de cofinanciamento da União.

A Comissão deve também garantir que o TENtec não divulga informações que sejam confidenciais ou que sejam suscetíveis de prejudicar ou influenciar indevidamente qualquer processo de concurso público num Estado-Membro.

3. A Comissão e os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar a qualidade, a exaustividade e a coerência dos dados do sistema de informação TENtec. Cooperam no sentido de possibilitar o intercâmbio automatizado de dados entre os sistemas nacionais e as fontes de dados e o TENtec.

Artigo 56.º

Modernização da rede

1. Sob reserva da aprovação do Estado-Membro interessado, nos termos do artigo 172.º, segundo parágrafo, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 60.º para adaptar os anexos I e II, com vista a:
 - a) Ter em conta alterações decorrentes dos limiares quantitativos estabelecidos nos artigos 20.º, n.º 3, alínea a), 24.º, n.º 4, alíneas a) e b), e 32.º, n.º 2, e dos limiares quantitativos e requisitos qualitativos estabelecidos no artigo 24.º, n.º 4, alínea ba). A este respeito, a Comissão deve:
 - i) incluir os portos de navegação interior, os portos marítimos e os aeroportos na rede global, se ficar demonstrado que o seu volume médio de tráfego nos últimos três anos foi superior ao limiar aplicável,
 - (ii) excluir os portos marítimos e os aeroportos da rede global, se ficar demonstrado que o seu volume médio de tráfego nos últimos seis anos foi inferior a 85 % do limiar aplicável ou a pedido do Estado-Membro interessado;

- b) Incluir os nós urbanos da rede transeuropeia de transportes, se ficar demonstrado que satisfazem os requisitos estipulados no artigo 39.º, n.º 2, ou excluir os nós urbanos da rede transeuropeia de transportes a pedido do Estado-Membro interessado;
- c) Incluir os terminais rodoferroviários e os terminais em vias navegáveis interiores na rede transeuropeia de transportes identificados pelo Estado-Membro em conformidade com o artigo 35.º, n.º 5, excluir os terminais rodoferroviários da rede transeuropeia de transportes a pedido do Estado-Membro interessado, ou excluir o terminal multimodal de mercadorias a que se refere o artigo 35.º, n.º 1, alíneas a), b) e ba), a pedido dos Estados-Membros interessados;
- d) Ajustar, com base nas informações fornecidas pelo Estado-Membro interessado em conformidade com o artigo 55.º, n.º 1, os mapas das infraestruturas rodoviária e ferroviária e das vias navegáveis interiores de modo a refletir unicamente os progressos registados na conclusão da rede. Ao ajustar esses mapas, a Comissão não admite nenhum ajuste no alinhamento dos itinerários para além do permitido pela decisão de autorização do projeto pertinente.

As adaptações referidas nas alíneas a) e b) do primeiro parágrafo devem basear-se nos dados estatísticos disponíveis mais recentes publicados pelo Eurostat e, caso não estejam disponíveis, nos dados dos serviços nacionais de estatística dos Estados-Membros.

1-A. O ato delegado que inclui um nó urbano no anexo II nos termos do n.º 1, alínea b):

- a) Prorroga os prazos estabelecidos no artigo 40.º, n.º 1, alíneas b) e c), por um período de três anos, até 31 de dezembro 2030 e 31 de dezembro de 2033, respetivamente. No caso dos nós urbanos incluídos no anexo II após o termo dos prazos estabelecidos no artigo 40.º, n.º 1, alínea b) ou c), tais prazos são prorrogados por um período de três anos após a entrada em vigor do referido ato delegado;
- b) Prorroga o prazo aplicável ao cumprimento dos requisitos nos termos do artigo 40.º, n.º 1, alínea d), por um período de cinco anos, até 31 de dezembro de 2045. No caso dos nós urbanos incluídos no anexo II após o termo do prazo estabelecido no artigo 40.º, n.º 1, alínea d), tal prazo é prorrogado por um período de cinco anos após a entrada em vigor do referido ato delegado.

1-B. O ato delegado que inclui um terminal rodoferroviário nos anexos I e II nos termos do n.º 1, alínea c):

- a) Prorroga os prazos estabelecidos no artigo 37.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 37.º, n.º 2, por um período de três anos, até 31 de dezembro 2033. No caso dos terminais rodoferroviários incluídos nos anexos I e II após o termo dos prazos estabelecidos no artigo 37.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 37.º, n.º 2, tais prazos são prorrogados por um período de três anos após a entrada em vigor do referido ato delegado.
- b) Prorroga o prazo estabelecido no artigo 37.º, n.º 3, por um período de cinco anos, até 31 de dezembro 2045. No caso dos terminais rodoferroviários incluídos nos anexos I e II após o termo do prazo estabelecido no artigo 37.º, n.º 3, tal prazo é prorrogado por um período de cinco anos após a entrada em vigor do referido ato delegado.

2. Os projetos de interesse comum relativos a infraestruturas recentemente incluídas na rede transeuropeia de transportes através de um ato delegado adotado nos termos do n.º 1 são elegíveis para assistência financeira da União, ao abrigo dos instrumentos disponíveis para a rede transeuropeia de transportes, a partir da data de entrada em vigor desse ato delegado.

Os projetos de interesse comum respeitantes a infraestruturas que tenham sido excluídas da rede transeuropeia de transportes deixam de ser elegíveis a partir da data de entrada em vigor dos atos delegados adotados nos termos do n.º 1 do presente artigo. O fim da elegibilidade não afeta as decisões de financiamento ou de concessão de subvenções adotadas pela Comissão antes dessa data.

3. Sob reserva do artigo 172.º, n.º 2, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 60.º para alterar o anexo IV, com vista a incluir ou adaptar os mapas indicativos das redes de infraestruturas de transportes dos países vizinhos. Esses atos delegados baseiam-se em acordos de alto nível sobre redes de infraestruturas de transportes, celebrados entre a União e os países vizinhos interessados.

Artigo 57.º

Relação com partes interessadas públicas e privadas

Na fase de planeamento e construção de um projeto devem ser respeitados, se adequado, os procedimentos nacionais relativos à participação e à consulta da sociedade civil e das autoridades regionais e locais interessadas num projeto de interesse comum. A Comissão promove o intercâmbio de boas práticas neste domínio, nomeadamente em matéria de consulta e inclusão de pessoas em situações de vulnerabilidade.

Artigo 58.º

Coerência dos planos nacionais com a política de transportes da União

1. Os Estados- Membros devem assegurar que os planos e programas nacionais que contribuem para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes são coerentes com a política de transportes da União, com as prioridades e os prazos estabelecidos no presente regulamento. Devem ainda ter em conta, nomeadamente, as prioridades estabelecidas nos planos de trabalho dos corredores e prioridades horizontais pertinentes para os Estados-Membros interessados.
2. Suprimido.
3. Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão os projetos pertinentes de planos e programas nacionais que contribuem para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, ou um resumo destes, e eventuais modificações significativas, devendo fazê-lo com a maior brevidade possível após o lançamento de uma consulta pública para o plano ou programa em causa. Os Estados-Membros devem ainda apresentar à Comissão os planos ou programas nacionais finais, assim que tenham sido adotados.

Artigo 59.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. O comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Para efeitos do artigo 22.º, n.º 3, a Comissão é assistida pelo comité criado nos termos do artigo 7.º da Diretiva 91/672/CEE do Conselho⁶⁶.
3. Sempre que seja feita referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adotará o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 60.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 11.º, n.º 3, e no artigo 56.º, n.ºs 1 e 3, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [data de entrada em vigor do presente regulamento]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

⁶⁶ Diretiva 91/672/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, sobre o reconhecimento recíproco dos certificados nacionais de condução de embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior (JO L 373 de 31.12.1991, p. 29).

3. A delegação de poderes referida nos artigos 11.º, n.º 3, e 56.º, n.ºs 1 e 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte à sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou em data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
- 3-A. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um ato delegado adotado nos termos dos artigos 11.º, n.º 3, e 56.º, n.ºs 1 e 3, só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho, no prazo de dois meses, a partir da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se antes do termo desse prazo o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 61.º

Reexame

1. Em 31 de dezembro de 2033, a Comissão, tendo consultado os Estados-Membros, como apropriado, e com a assistência dos coordenadores europeus, procederá a uma avaliação da implementação da rede principal, em especial o cumprimento dos requisitos do presente regulamento.

A avaliação deve ter em conta o relatório anual sobre o estado de execução e os planos de trabalho elaborados pelos coordenadores europeus, respetivamente nos termos do artigo 51.º, n.º 5, alínea e), e do artigo 53.º, n.º 1.

2. Em 31 de dezembro de 2033, a Comissão, tendo consultado os Estados-Membros, como apropriado, e com a assistência dos coordenadores europeus, procederá a um reexame da implementação da rede principal alargada e da rede global, avaliando:

- a) A conformidade com o presente regulamento;
- b) Os progressos registados na aplicação do presente regulamento;
- c) As alterações nos fluxos de transporte de passageiros e de mercadorias;
- d) Os desenvolvimentos dos investimentos nacionais em infraestruturas;
- e) A necessidade de alterar o presente regulamento.

O reexame deve também considerar o impacto da evolução dos padrões de tráfego e os desenvolvimentos em matéria de planos de investimento nas infraestruturas.

3. Ao efetuar esse reexame, a Comissão avaliará se a rede principal alargada e a rede global, conforme previstas no presente regulamento, podem cumprir os requisitos dos capítulos II, III e IV até 31 de dezembro de 2040 e 31 de dezembro de 2050, conforme aplicável, tendo simultaneamente em conta a situação económica e orçamental da União e de cada Estado-Membro. A Comissão avaliará igualmente, após consulta dos Estados-Membros, se a rede principal alargada e a rede global devem ser alteradas para ter em conta a evolução dos fluxos de transporte e dos planos nacionais de investimento.

Artigo 62.º

Atrasos na conclusão da rede principal, da rede principal alargada e da rede global

1. Em caso de atraso significativo no início ou na conclusão dos trabalhos da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro ou aos Estados-Membros interessados que apresentem as razões que justificam esse atraso. Essas razões devem ser apresentadas pelo Estado-Membro ou os Estados-Membros interessados no prazo de três meses, a partir da data do pedido de justificação. Com base na resposta obtida, a Comissão consultará o Estado-Membro ou os Estados-Membros interessados com vista a resolver o problema que originou o atraso.
2. Se o troço atrasado disser respeito a um corredor europeu de transporte, o coordenador europeu deve participar, disponibilizando-se para ajudar os Estados-Membros na resolução do problema.
3. Sem prejuízo do procedimento estabelecido no artigo 258.º do TFUE e do artigo 8.º, n.º 4-A, e após análise das razões apresentadas pelo Estado-Membro ou Estados-Membros interessados nos termos do primeiro parágrafo, a Comissão pode, se o atraso significativo no início ou na conclusão dos trabalhos da rede principal, da rede principal alargada ou da rede global for imputável ao Estado-Membro ou Estados-Membros, sem justificação adequada, apresentar ao Estado-Membro ou Estados-Membros interessados recomendações não vinculativas, a fim de eliminar o referido atraso e/ou prevenir ou reduzir novos atrasos.
4. Suprimido.

Artigo 63.º

Isenções

As disposições relativas aos caminhos de ferro e, em especial, qualquer obrigação de conexão dos aeroportos e portos aos caminhos de ferro, bem como as disposições relativas aos terminais multimodais de mercadorias, não são aplicáveis a Chipre, Malta nem às regiões ultraperiféricas, enquanto não for criado um sistema ferroviário no seu território. As disposições relativas à segurança e proteção dos estacionamentos não são aplicáveis a esses Estados-Membros e regiões.

As disposições relacionadas com a bitola nominal da norma europeia para as vias ferroviárias, constantes do artigo 16.º-A, não são aplicáveis às regiões insulares e ultraperiféricas.

Artigo 64.º

Alterações do Regulamento (UE) 2021/1153

O anexo do Regulamento (UE) 2021/1153 é alterado nos termos do anexo VI do presente regulamento.

Artigo 65.º

Alterações do Regulamento (UE) n.º 913/2010

O Regulamento (UE) n.º 913/2010 é alterado do seguinte modo:

- (1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 1.º"

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento define as regras de organização, governação e gestão dos corredores ferroviários internacionais para promover um transporte ferroviário de mercadorias competitivo, tendo em vista o desenvolvimento de uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo. Estabelece regras para a organização, a gestão e o planeamento indicativo dos investimentos dos corredores de transporte de mercadorias.

2. O presente regulamento é aplicável à governação, gestão e utilização da infraestrutura ferroviária que faz parte dos corredores de transporte de mercadorias, sem prejuízo das responsabilidades dos Estados-Membros em matéria de planeamento e financiamento das referidas infraestruturas."

(1-A) "No artigo 2.º, n.º 1, a referência ao "artigo 2.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 3.º da Diretiva 2012/34/UE"

(2) No artigo 2.º, o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. Para além das definições referidas no n.º 1, aplicam-se as seguintes definições:

- a) "Corredor de transporte de mercadorias", as linhas ferroviárias de transporte de mercadorias de um corredor europeu de transporte, tal como definido no artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T]* e no anexo III desse regulamento, incluindo a infraestrutura ferroviária e o respetivo equipamento, bem como os serviços ferroviários relevantes, em conformidade com a Diretiva 2012/34/UE;
- b) "Plano de execução", o documento que apresenta os meios, a estratégia e as medidas que as partes interessadas pretendem adotar e que são necessários e suficientes para organizar e gerir o corredor de transporte de mercadorias;
- c) "Terminal", uma instalação do corredor de transporte de mercadorias especialmente adaptada para permitir a carga e/ou a descarga de mercadorias dos comboios de transporte de mercadorias, a integração dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias com os serviços rodoviários, marítimos, fluviais e aéreos, e a formação ou alteração da composição dos comboios de transporte de mercadorias; e, se necessário, para cumprir as formalidades fronteiriças nas fronteiras europeias com países terceiros;

- d) “Coordenador europeu”, o coordenador referido no artigo 51.º do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T].

* Regulamento [...]"

- (3) O título do capítulo II passa a ter a seguinte redação:

"ORGANIZAÇÃO E GOVERNAÇÃO DOS CORREDORES DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS".

- (4) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 3.º

Organização e governação dos corredores de transporte de mercadorias

1. Suprimido.
 2. A partir da data de entrada em vigor do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T] ou em caso de alteração do alinhamento de um corredor de transporte europeu nos termos do artigo 11.º, n.º 3, desse regulamento, os Estados-Membros e os gestores da infraestrutura responsáveis pelo corredor europeu de transporte de mercadorias pertencente a esse corredor de transporte europeu ajustam a governação do corredor de transporte de mercadorias, no prazo de 18 meses, a partir da data da alteração. Em casos devidamente justificados, e com o acordo da Comissão, o período pode ser alargado para 24 meses. O conselho executivo e o conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias adotam as medidas necessárias para ajustar a organização e a gestão do corredor nos termos dos artigos 9.º a 19.º para o novo alinhamento geográfico.
 3. O conselho executivo de um corredor de mercadorias pode decidir abordar os aspetos administrativos, operacionais e de interoperabilidade dos serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros do corredor. As disposições estabelecidas nos artigos 11.º e 14.º não são aplicáveis a esses serviços."
- (5) São suprimidos os artigos 4.º a 7.º.

(6) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, é aditada a seguinte frase:

"O conselho executivo avalia periodicamente a coerência entre os objetivos gerais e os objetivos definidos pelo conselho de gestão nos termos do artigo 9.º, n.º 1, alínea c).".

ab) No n.º 2, a referência ao "n.º 2 do artigo 14.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 7.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE".

ac) É aditado o seguinte n.º 2-A:

Os Estados-Membros que tenham feito uso do artigo 5.º, n.º 4, do presente regulamento, na sua versão inicial, podem determinar que, por um período não superior a 10 anos a contar [da data de entrada em vigor do regulamento RTE-T revisto], os gestores de infraestruturas responsáveis pela infraestrutura ferroviária no seu território não participam no conselho de gestão estabelecido nos termos do n.º 2 do presente artigo. O Estado-Membro interessado notifica, sem demora, a Comissão e os outros Estados-Membros que participam no corredor de transporte de mercadorias em causa dessa decisão.

Nesse caso, o Estado-Membro e o gestor de infraestruturas interessados cooperam com o conselho de gestão, sempre que necessário, no que se refere à execução das funções desse conselho.

Os Estados-Membros que façam uso do primeiro parágrafo do presente número podem, em qualquer momento posterior, durante o período de 10 anos nele referido, determinar que os gestores de infraestruturas responsáveis pela infraestrutura ferroviária no seu território participam no conselho de gestão estabelecido nos termos do artigo 2.º do presente artigo. Os Estados-Membros notificam, sem demora, a Comissão e os outros Estados-Membros que participam no corredor de transporte de mercadorias em causa dessa decisão.

ad) É aditado o seguinte n.º 2-A:

A Irlanda pode determinar que os representantes das suas autoridades e os gestores de infraestruturas responsáveis pela infraestrutura ferroviária no seu território não participam no conselho executivo e/ou no conselho de gestão estabelecidos nos termos dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. A Irlanda notifica, sem demora, a Comissão e os outros Estados-Membros que participam no corredor de transporte de mercadorias em causa da sua decisão.

Nesse caso, as autoridades e os gestores de infraestruturas interessados cooperam com o conselho executivo e o conselho de gestão, sempre que necessário, no que se refere à execução das funções desses conselhos.

A Irlanda pode, em qualquer momento posterior, determinar que os representantes das suas autoridades e os gestores de infraestruturas responsáveis pela infraestrutura ferroviária no seu território participam no conselho executivo e/ou no conselho de gestão estabelecidos nos termos dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Os Estados-Membros notificam, sem demora, a Comissão e os outros Estados-Membros que participam no corredor de transporte de mercadorias em causa dessa decisão.

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

O conselho executivo toma as suas decisões por mútuo consentimento dos representantes das autoridades dos Estados-Membros interessados que dele façam parte.

af) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

- "5. O conselho de gestão toma as suas decisões, nomeadamente as relativas ao seu estatuto jurídico, à definição da sua estrutura organizativa, aos seus recursos e ao seu pessoal, por mútuo consentimento dos gestores de infraestruturas interessados que dele façam parte. O conselho de gestão pode ser uma entidade jurídica independente. Pode assumir a forma de um agrupamento europeu de interesse económico na aceção do Regulamento (CEE) n.º 2137/85 do Conselho, de 25 de julho de 1985, relativo à instituição de um Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE)."

ag) No n.º 6, a referência ao "n.º 2 do artigo 4.º da Diretiva 91/440/CEE" é substituída por uma referência ao "artigo 4.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE".

b) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

"7. O conselho de gestão cria um grupo consultivo constituído pelos gestores e pelos proprietários dos terminais do corredor de transporte de mercadorias, incluindo, se necessário, os portos marítimos e de navegação interior. Este grupo consultivo pode dar parecer sobre todas as propostas do conselho de gestão que tenham consequências diretas para os investimentos e a gestão dos terminais. O grupo consultivo pode igualmente dar parecer por iniciativa própria. O conselho de gestão toma em conta todos esses pareceres. Em caso de divergência entre o conselho de gestão e o grupo consultivo, este último pode submeter a questão ao conselho executivo. O conselho executivo informa o coordenador europeu responsável e atua como intermediário e emite um parecer sobre o assunto em tempo útil. O coordenador europeu responsável também pode emitir um parecer sobre o assunto em tempo útil. A decisão final será, porém, tomada pelo conselho de gestão."

c) No n.º 8, é aditada a seguinte frase:

Em caso de divergência entre o conselho de gestão e o grupo consultivo, este último pode submeter a questão ao conselho executivo. O conselho executivo informa o coordenador europeu e as entidades reguladoras a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34, responsáveis pelo corredor de transporte de mercadorias. O conselho executivo atua como intermediário e emite um parecer sobre o assunto em tempo útil. O coordenador europeu responsável também pode emitir um parecer sobre o assunto em tempo útil. A decisão final é, porém, tomada pelo conselho de gestão."

d) É aditado o seguinte n.º 10:

"10. O conselho executivo e o conselho de gestão cooperam com o coordenador europeu responsável pelo corredor de transporte de mercadorias, com vista a apoiar o desenvolvimento do tráfego ferroviário de mercadorias ao longo do corredor."

(7) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 9.º

Medidas de desenvolvimento do corredor de transporte de mercadorias

1. O conselho de gestão elabora e publica um plano de execução, o mais tardar, seis meses antes de tornar o corredor de transporte de mercadorias operacional. O conselho de gestão consulta os grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre o projeto de plano de execução. O conselho de gestão apresenta o plano de execução ao conselho executivo para aprovação.

Esse plano deve compreender:

- a) Uma descrição das características do corredor de transporte de mercadorias, incluindo os eventuais estrangulamentos, bem como o programa das medidas necessárias para melhorar a sua organização e gestão;
- b) Os elementos essenciais do estudo referido no n.º 3;
- c) Os objetivos do corredor de transporte de mercadorias, especialmente em termos de desempenho, expresso em termos de qualidade do serviço e de capacidade do corredor de transporte de mercadorias, nos termos do disposto no artigo 19.º do presente regulamento, e, se for caso disso, as metas quantitativas ou qualitativas relativas a esses objetivos. Os objetivos e as metas devem ter em conta os requisitos estabelecidos no artigo 12.º-A do presente regulamento;
- d) As medidas de execução do disposto nos artigos 12.º a 19.º e as medidas destinadas a melhorar o desempenho do corredor de transporte de mercadorias, com base nos resultados da avaliação referida no artigo 19.º, n.º 3, com vista a alcançar os objetivos e metas referidos na alínea c);
- e) A posição e avaliação dos grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre o projeto de plano de execução;
- f) Um resumo da cooperação e dos resultados da consulta referida no artigo 11.º, incluindo os pareceres dos grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, e um resumo das respostas de outras partes interessadas.

Ao elaborar o plano de execução, o conselho de gestão deve ter em conta os objetivos e as medidas constantes do plano de trabalho do coordenador europeu, a que se refere o artigo 53.º do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T]. O plano de execução deve incluir uma referência aos elementos do plano de trabalho relevantes para o tráfego ferroviário de mercadorias ao longo do corredor.

O conselho de gestão deve rever e ajustar regularmente as metas referidas na alínea c) e as medidas referidas na alínea d), com base na avaliação a que se refere o artigo 19.º, n.º 3, após consulta dos grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, e do coordenador europeu.

2. O conselho de gestão deve rever periodicamente e, pelo menos, de quatro em quatro anos, o plano de execução, tendo em conta os progressos alcançados na sua implementação, o mercado do transporte ferroviário de mercadorias no corredor em causa e o desempenho aferido em conformidade com os objetivos referidos no n.º 1, alínea c).
3. O conselho de gestão deve elaborar e atualizar periodicamente um estudo sobre o mercado dos transportes que contemple a evolução do tráfego constatada e esperada no corredor de transporte de mercadorias, que abranja os diferentes tipos de tráfego, tanto de transporte de mercadorias como de transporte de passageiros. Esse estudo deve examinar, igualmente, se necessário, os custos e benefícios socioeconómicos gerados pelo desenvolvimento do corredor de transporte de mercadorias.
4. O plano de execução deve ter em conta o desenvolvimento dos terminais, incluindo a análise do mercado e a análise prospetiva dos terminais multimodais de mercadorias, bem como os planos de ação dos Estados-Membros do corredor de transporte de mercadorias, referidos no artigo 35.º, n.ºs 3 e 4, do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T].
5. O conselho de gestão deve, se for caso disso, tomar medidas para cooperar com as administrações regionais e/ou locais no que se refere ao plano de execução."

(8) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 11.º

Planeamento dos investimentos

1. O conselho executivo e o conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias devem cooperar com o coordenador europeu responsável pelo corredor de transporte de mercadorias, no que diz respeito às necessidades de infraestrutura e de investimento originadas pelo tráfego ferroviário de mercadorias, com vista a apoiar a elaboração do plano de trabalho a que se refere o artigo 53.º do Regulamento (UE) [... novo Regulamento RTE-T].
2. O conselho de gestão consulta os grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre o desenvolvimento da infraestrutura e as necessidades de investimento. A consulta deve basear-se numa documentação adequada e atualizada sobre o planeamento da infraestrutura a nível nacional. Os pareceres dos grupos consultivos em matéria de investimento devem ser suficientemente fundamentados. O conselho executivo deve assegurar uma coordenação adequada entre estas atividades de consulta e os mecanismos de coordenação a nível nacional, tal como definidos no artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE.
3. A cooperação e a consulta devem incidir, em especial nos seguintes aspetos:
 - a) As necessidades de capacidade do transporte ferroviário de mercadorias relevantes para o planeamento da infraestrutura e do investimento, em especial no que diz respeito aos comboios de mercadorias com um comprimento não inferior a 740 m, tendo em conta a necessidade de capacidade nos termos do artigo 14.º, n.º 2, e quaisquer infraestruturas declaradas congestionadas nos termos do artigo 47.º da Diretiva 2012/34/UE;
 - b) Os requisitos de infraestrutura da RTE-T relevantes para o transporte ferroviário de mercadorias, tal como definidos nos capítulos II e III do Regulamento (UE) [... novo Regulamento RTE-T];
 - c) A necessidade de investimentos específicos para eliminar estrangulamentos locais, realizar melhorias nos nós e vias de acesso ferroviário ou adquirir equipamento técnico que melhore o desempenho operacional."

(8-A) É aditado um novo artigo 12.º-A:

"Artigo 12.º-A

Requisitos operacionais aplicáveis aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias

1. O conselho executivo envida, em estreita cooperação com o conselho de gestão, todos os esforços para assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, a qualidade dos serviços prestados às empresas ferroviárias e os requisitos técnicos e operacionais para a utilização da infraestrutura não impedem que o desempenho operacional dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias nos corredores de transporte de mercadorias cumpra as seguintes metas:
 - a) Em cada troço transfronteiriço interno, o tempo de paragem de todos os comboios de mercadorias que atravessam a fronteira entre dois Estados-Membros não excede, em média, 25 minutos, exceto nos troços em que ocorra uma mudança de bitola ou nos casos em que ainda não tenham sido suprimidos os controlos realizados em comboios na fronteira no âmbito do ponto 1.2 do anexo VI do Regulamento (UE) 2016/399⁶⁷, não permitindo assim o cumprimento desse limite de tempo. O tempo de paragem de um comboio num troço transfronteiriço corresponde ao tempo total de trânsito adicional que pode ser atribuído à existência de um posto de fronteira, independentemente dos procedimentos ou razões de natureza infraestrutural, operacional, técnica ou administrativa. O tempo de paragem não inclui qualquer tempo de paragem que não possa ser atribuído à passagem da fronteira, como os procedimentos operacionais executados em instalações próximas do posto de fronteira que não estejam intrinsecamente relacionados com essa passagem;

⁶⁷ Regulamento (UE) 2016/399 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, que estabelece o código da União relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras (Código das Fronteiras Schengen) JO L 77 de 23.3.2016, p. 1-52.

- b) Pelo menos 75 % dos comboios de mercadorias que atravessam, no mínimo, uma fronteira de um corredor de transporte de mercadorias chegam ao seu destino, ou à fronteira externa da União, se o seu destino se situar fora da União, à hora prevista ou com um atraso inferior a 30 minutos, por razões imputáveis ao(s) gestor(es) de infraestruturas da União. Também não são tidos em conta os atrasos que ocorram em países terceiros que os comboios de mercadorias atravessem e que sejam imputáveis a esses países.

2. Suprimido.

(8-B) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 3, a referência à "Diretiva 2001/14/CE" é substituída pela referência à "Diretiva 2012/34/UE"

b) No n.º 4:

– a referência ao "n.º 2 do artigo 14.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 7.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE",

– a referência a "do artigo 13.º e do Capítulo III daquela diretiva" é substituída por uma referência a "do artigo 38.º e do capítulo IV, secção 3, daquela diretiva".

(8-C) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, a referência ao "n.º 1 do artigo 14.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 39.º da Diretiva 2012/34/UE",

b) No n.º 3:

– a referência ao "artigo 15.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 40.º da Diretiva 2012/34/UE";

– a referência ao "anexo III da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "anexo VII da Diretiva 2012/34/UE".

c) No n.º 5, a referência ao "artigo 23.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 48.º da Diretiva 2012/34/UE",

- d) No n.º 8, a referência ao "n.º 1 do artigo 19.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 44.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE",
- e) No n.º 10, a referência ao "n.º 2 do artigo 14.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 7.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE".

(8-D) No artigo 15.º:

- a referência ao "n.º 1 do artigo 16.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 41.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE",
- a referência ao "n.º 5 do artigo 10.º da Diretiva 91/440/CEE" é substituída por uma referência ao "artigo 28.º da Diretiva 2012/34/UE";

(8-E) No artigo 17.º, n.º 2, a referência ao "artigo 3.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE".

(8-F) No artigo 18.º, alínea a), a referência ao "artigo 3.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE".

(9) O artigo 19.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 19.º

Qualidade do serviço prestado no corredor de transporte de mercadorias

1. O conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias deve promover a compatibilidade entre os regimes de melhoria do desempenho ao longo do corredor de transporte de mercadorias, como referidos no artigo 35.º da Diretiva 2012/34/CE.

2. O conselho de gestão deve monitorizar o desempenho dos serviços prestados pelos gestores de infraestrutura aos candidatos no cumprimento das suas funções essenciais, em conformidade com os artigos 12.º a 18.º, e dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias. A monitorização do desempenho é efetuada em termos qualitativos e quantitativos, e se for caso disso com base em indicadores de desempenho relacionados com os objetivos e metas do corredor de transporte de mercadorias definidos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, alínea c). O conselho de gestão consulta os grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre os indicadores de desempenho pertinentes.
3. O conselho de gestão avalia os resultados da monitorização do desempenho no que respeita aos objetivos e metas definidos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, alínea c), e aos requisitos operacionais a que se refere o artigo 12.º-A.
4. O conselho de gestão elabora e publica um relatório anual descrevendo os resultados das atividades realizadas nos termos do presente artigo. O relatório apresenta a posição e a monitorização do desempenho pelos grupos consultivos, a que se refere o artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, numa secção específica. O conselho de gestão apresenta o relatório anual ao conselho executivo para aprovação."

(9-A) O artigo 20.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1:

- a referência ao "artigo 30.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE";
- a segunda frase passa a ter a seguinte redação: "Devem, nomeadamente, assegurar o acesso não discriminatório aos corredores e ser responsáveis pelo recurso previsto no artigo 56.º, n.º 1, daquela diretiva."

b) No n.º 6, a referência ao "n.º 1 do artigo 15.º da Diretiva 2001/14/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 40.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2012/34/UE".

(9-B) O artigo 21.º é suprimido.

(10) Os artigos 22.º e 23.º passam a ter a seguinte redação:

"Artigo 22.º

Acompanhamento da execução

De quatro em quatro anos, a partir da criação de um corredor de transporte de mercadorias, o conselho executivo referido no artigo 8.º, n.º 1, apresenta à Comissão os resultados do plano de execução relativo a esse corredor. A Comissão analisa esses resultados e informa da sua análise o comité a que se refere o artigo 62.º da Diretiva 2012/34."

Artigo 23.º

Relatório

A Comissão examina periodicamente a aplicação do presente regulamento. Apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, o mais tardar, dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento e, posteriormente, de quatro em quatro anos."

(11) O anexo deste regulamento é suprimido.

Artigo 66.º

Revogação

O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 é revogado com efeitos [a partir da entrada em vigor do presente regulamento].

As remissões para o regulamento revogado devem entender-se como remissões para o presente regulamento e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo VII.

Artigo 67.º

Entrada em vigor

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

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

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente
