



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

Estrasburgo, 11 de dezembro de 2013
(OR. en)

2011/0294 (COD)
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13
REV 3

TRANS 316
ECOFIN 533
ENV 546
RECH 265
CODEC 1403

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVO ÀS
ORIENTAÇÕES DA UNIÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DA REDE TRANSEUROPEIA DE
TRANSPORTES E QUE REVOGA A DECISÃO N.º 661/2010/UE**

REGULAMENTO (UE) N.º .../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

(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 ordinário³,

¹ JO C 143 de 22.5.2012, p. 130.

² JO C 225 de 22.7.2012, p. 150.

³ Posição do Parlamento Europeu de 19 de novembro de 2013 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 5 de dezembro de 2013.

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ foi reformulada, por razões de clareza, pela Decisão n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho².
- (2) O planeamento, o desenvolvimento e a exploração das redes transeuropeias de transportes contribuem para a consecução de importantes objetivos da União, definidos nomeadamente na Estratégia Europa 2020 e no Livro Branco da Comissão intitulado "Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos" ("Livro Branco"), tais como o bom funcionamento do mercado interno e o reforço da coesão económica, social e territorial. Entre os seus objetivos específicos figuram também permitir a mobilidade contínua, segura e sustentável de pessoas e mercadorias, assegurar a acessibilidade e a interligação de todas as regiões da União, e contribuir para favorecer o crescimento económico e a competitividade numa perspetiva global. Esses objetivos específicos deverão ser alcançados através do estabelecimento de interligações e da interoperabilidade entre as redes de transporte nacionais, de forma eficiente e sustentável em termos de recursos. Por exemplo, a interoperabilidade ferroviária poderia ser reforçada através de soluções inovadoras destinadas a melhorar a compatibilidade entre os sistemas, como o equipamento de bordo e as vias férreas de bitolas múltiplas.

¹ Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (JO L 228 de 9.9.1996, p. 1).

² Decisão n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, sobre as orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (JO L 204 de 5.8.2010, p. 1).

- (3) O crescimento do tráfego provocou um aumento do congestionamento nos transportes internacionais. 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 deverão ser otimizadas e, se necessário, alargadas, eliminando os estrangulamentos existentes na infraestrutura e criando as ligações em falta nos Estados-Membros e entre eles, e, se adequado, com os países vizinhos, tendo em conta as negociações em curso com outros países candidatos e potenciais candidatos.
- (4) Tal como referido no Livro Branco, a eficiência e a eficácia dos transportes podem ser significativamente melhoradas assegurando uma melhor integração modal em toda a rede, em termos de infraestruturas, de fluxos de informação e de procedimentos.
- (5) O Livro Branco convida à implantação das tecnologias da informação e da comunicação relacionadas com os transportes, de modo a garantir uma gestão de tráfego melhorada e integrada e a simplificar os procedimentos administrativos, através do reforço da logística dos transportes de mercadorias e dos dispositivos de localização e de seguimento da carga, assim como da otimização da programação e dos fluxos de tráfego. Atendendo a que estas medidas promovem uma gestão e utilização eficientes da infraestrutura de transportes, deverão ser abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

- (6) A política da rede transeuropeia de transportes deve ter em conta a evolução da política de transportes e da propriedade da infraestrutura. Os Estados-Membros são ainda a principal entidade responsável pela construção e manutenção das infraestruturas de transportes. No entanto existem outras entidades, incluindo parceiros do setor privado, que passaram também a ser partes interessadas na implantação de uma rede transeuropeia de transportes multimodais e nos investimentos conexos, nomeadamente entidades regionais e locais, gestores de infraestruturas, concessionários e autoridades portuárias e aeroportuárias.
- (7) A rede transeuropeia de transportes é composta, em grande medida, pela infraestrutura existente. Para atingir plenamente os objetivos da nova política para as redes transeuropeias de transportes, é necessário estabelecer num regulamento requisitos uniformes para a infraestrutura, que deverão ser cumpridos por todas as infraestruturas da rede transeuropeia de transportes.
- (8) A rede transeuropeia de transportes deverá ser desenvolvida através da construção de novas infraestruturas de transporte, da reabilitação e modernização das infraestruturas existentes e da adoção de medidas que promovam a sua utilização eficiente em termos de recursos. Em casos específicos, devido à falta de manutenção periódica no passado, é necessário reabilitar a infraestrutura ferroviária. A reabilitação é um processo que leva à reposição dos parâmetros de construção originais da infraestrutura ferroviária existente, combinada com a melhoria da sua qualidade a longo prazo comparada com o seu estado atual, de acordo com a aplicação dos requisitos e disposições do presente regulamento.

- (9) Na execução de projetos de interesse comum, deverá ser prestada a devida atenção às circunstâncias específicas do projeto individual em causa. Sempre que possível, deverão ser exploradas sinergias com outras políticas, nomeadamente com aspetos ligados ao turismo, incluindo nas estruturas de engenharia civil, tais como pontes ou túneis, infraestruturas para ciclovias de longa distância, como as rotas EuroVelo.
- (10) A melhor forma de desenvolver a rede transeuropeia de transportes é através de uma abordagem estruturada em dois níveis, uma rede global e uma rede principal baseadas numa metodologia comum e transparente, em que estes dois níveis representem o grau mais elevado de planeamento das infraestruturas à escala da União.
- (11) A rede global deverá consistir numa rede de transportes à escala europeia, garantindo a acessibilidade e a interligação de todas as regiões da União, incluindo as regiões remotas, insulares e ultraperiféricas, conforme previsto pela Política Marítima Integrada estabelecida no Regulamento (UE) n.º 1255/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, e o reforço da coesão social e económica entre elas. As orientações estabelecidas pelo presente Regulamento ("orientações") deverão definir os requisitos para a infraestrutura da rede global, a fim de promover o desenvolvimento de uma rede de elevada qualidade em toda a União até 2050.

¹ Regulamento (UE) n.º 1255/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2011, que estabelece um programa de apoio ao aprofundamento da política marítima integrada (JO L 321 de 5.12.2011, p. 1).

- (12) O Livro Branco reconhece igualmente que persistem grandes disparidades nas infraestruturas de transporte entre as zonas orientais e ocidentais da União. Essas disparidades deverão ser colmatadas a fim de realizar uma rede europeia de infraestruturas de transporte plenamente integrada.
- (13) A rede principal deverá ser identificada e deverão ser tomadas as medidas adequadas, com caráter prioritário, para o seu desenvolvimento até 2030 no quadro previsto pela rede global. Essa rede deverá constituir a coluna vertebral do desenvolvimento de uma rede de transportes multimodal sustentável e estimular o desenvolvimento de toda a rede global. Deverá permitir que a ação da União se concentre nos componentes da rede transeuropeia de transportes com maior valor acrescentado europeu, nomeadamente os troços transfronteiriços, as ligações em falta, as interligações multimodais e os principais estrangulamentos, contribuindo para o objetivo estabelecido no Livro Branco de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes em 60 %, com base nos níveis de 1990, até 2050.
- (14) Em casos devidamente justificados, deverão ser possíveis isenções dos requisitos de infraestrutura da rede principal. Deverão ser contemplados os casos em que os investimentos não se justifiquem, como, por exemplo, em zonas pouco povoadas.
- (15) A situação particular das redes ferroviárias isoladas ou parcialmente isoladas deverá ser reconhecida através de isenções de determinados requisitos de infraestrutura.

- (16) Ao efetuar a análise da implantação da rede principal, até 2023, a Comissão deverá ter em conta os planos nacionais de execução e os futuros alargamentos.
- (17) A rede transeuropeia de transportes abrange apenas uma parte das redes de transportes existentes. No âmbito da análise da rede principal até 2023, a Comissão deverá ponderar, em cooperação com os Estados-Membros em causa, a oportunidade de integrar na rede outras partes, tais como determinadas vias navegáveis interiores da classe III. No contexto dessa revisão, a Comissão deverá igualmente avaliar o andamento dos projetos e, se necessário, deverá poder rever os prazos, tendo em conta eventuais contingências suscetíveis de afetar o cumprimento dos prazos previstos.
- (18) Ao proceder à análise da implantação da rede principal até 2023, a Comissão deverá ponderar, após consulta dos Estados-Membros, a conveniência de incluir outras partes na rede, nomeadamente os projetos prioritários incluídos na Decisão n.º 661/2010/UE.
- (19) A fim de implantar a rede principal de forma coordenada e em tempo útil, permitindo assim maximizar os seus benefícios, os Estados-Membros em causa deverão assegurar que sejam tomadas medidas adequadas para a conclusão, até 2030, dos projetos de interesse comum. No que se refere à rede global, os Estados-Membros deverão envidar todos os esforços possíveis para a completar e para dar cumprimento, até 2050, às disposições aplicáveis das orientações.

- (20) É necessário identificar os projetos de interesse comum que contribuem para a realização da rede transeuropeia de transportes para os seus objetivos e que correspondem às prioridades definidas nas orientações. 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 antecipar a participação financeira de um Estado-Membro ou da União.
- (21) Os projetos de interesse comum deverão apresentar valor acrescentado europeu. Os projetos transfronteiriços têm, normalmente, um elevado valor acrescentado europeu, mas podem ter efeitos económicos diretos mais reduzidos quando comparados com os projetos puramente nacionais. A fim de garantir a sua execução, os projetos transfronteiriços deverão ser objeto de uma intervenção prioritária da União.
- (22) Os projetos de interesse comum para os quais se pretende obter financiamento da União deverão ser objeto de uma análise de custos e benefícios socioeconómicos baseada numa metodologia reconhecida, tendo em conta os benefícios e os custos sociais, económicos, climáticos e ambientais relevantes. A análise dos custos e benefícios climáticos e ambientais deverá basear-se na avaliação de impacto ambiental efetuada ao abrigo da Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹.

¹ 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).

- (23) A fim de contribuir para atingir os objetivos climáticos definidos no Livro Branco de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em 60 % com base nos níveis de 1990 até 2050, deverão avaliar-se os impactos em termos de emissões de gases com efeito de estufa dos projetos de interesse comum que revistam a forma de infraestruturas de transporte novas, alargadas ou modernizadas.
- (24) 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 destas regras no seu território. Dado que o desenvolvimento e a implantação das redes transeuropeias de transportes exigem uma aplicação comum do presente regulamento, as partes da rede deverão estar todas elas sujeitas aos direitos e obrigações previstos no presente regulamento e noutra legislação aplicável da União ou nacional.
- (25) É necessária a cooperação com países vizinhos e com países terceiros, de modo a assegurar a interligação e a interoperabilidade das respetivas redes de infraestruturas. Assim, sempre que adequado, a União deverá promover a execução de projetos de interesse comum com esses países.

- (26) Para atingir o objetivo da integração modal em toda a rede, é necessário um planeamento adequado da rede transeuropeia de transportes. Significa isto a aplicação de requisitos específicos para toda a rede em termos de infraestruturas, de aplicações telemáticas, de equipamento e de serviços. 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.
- (27) Para determinar as infraestruturas de transporte existentes e planeadas para as redes global e principal, deverão ser estabelecidos mapas, a adaptar ao longo do tempo para ter em conta a evolução dos fluxos de tráfego. A base técnica desses mapas é fornecida pelo sistema interativo de informação geográfica e técnica para a rede transeuropeia de transportes (TENtec) da Comissão, o qual contém um maior nível de pormenor no que respeita à infraestrutura transeuropeia de transportes.
- (28) As orientações deverão definir prioridades para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes no horizonte temporal fixado.

- (29) São necessárias aplicações telemáticas para servir de base à otimização do tráfego, das operações de transporte e da segurança do tráfego, e para melhorar os serviços conexos. As informações aos passageiros, incluindo informações sobre os sistemas de reserva e de bilhética, deverão ser prestadas em sintonia com o Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão¹.
- (30) As orientações deverão prever o desenvolvimento da rede global nos nós urbanos, em conformidade com os objetivos da União em matéria de mobilidade urbana sustentável, dado esses nós de ligação representarem o ponto de partida ou destino final ("last mile") para os passageiros e para as mercadorias transportadas na rede transeuropeia de transportes e constituírem pontos de transferência nos diferentes modos de transporte ou entre eles.
- (31) Graças à sua grande dimensão, a rede transeuropeia de transportes deverá servir de base para a implantação em larga escala das novas tecnologias e da inovação, as quais podem, nomeadamente, ajudar a aumentar a eficiência global do setor europeu de transportes e reduzir a sua pegada de carbono. Tal contribuirá para atingir os objetivos da Estratégia Europa 2020 e a meta do Livro Branco de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em 60 % até 2050 (com base nos níveis de 1990) e, simultaneamente, para alcançar o objetivo de aumentar a segurança dos combustíveis na União. Para atingir esses objetivos, a disponibilidade de combustíveis alternativos limpos deverá ser melhorada em toda a rede transeuropeia de transportes. A disponibilidade de combustíveis alternativos limpos deverá basear-se na procura desses combustíveis, e a concessão de acesso a cada combustível alternativo limpo não deverá ser obrigatória em cada estação de serviço.

¹ Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão, de 5 de maio de 2011, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema "aplicações telemáticas para os serviços de passageiros" do sistema ferroviário transeuropeu (JO L 123 de 12.5.2011, p. 11).

- (32) A rede transeuropeia de transportes deverá assegurar uma multimodalidade eficiente, a fim de proporcionar escolhas modais melhores e mais sustentáveis para o transporte de pessoas e mercadorias e de permitir consolidar grandes volumes nos transportes de longo curso. Com esta medida, a multimodalidade passará a ser economicamente mais interessante para passageiros, utentes e transitários.
- (33) A fim de obter uma infraestrutura de transportes eficiente e de alta qualidade em todos os modos, o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deverá ter em conta a segurança da circulação de passageiros e mercadorias, o contributo para a luta contra as alterações climáticas e o impacto das alterações climáticas e das eventuais catástrofes naturais e provocadas pelo homem nas infraestruturas e na acessibilidade para todos os utilizadores.
- (34) No planeamento da infraestrutura, os Estados-Membros e outros promotores de projetos deverão ter em devida conta as avaliações de riscos e as medidas de adaptação que melhoram adequadamente a resistência às alterações climáticas e às catástrofes naturais.

- (35) Os Estados-Membros e outros promotores de projetos deverão realizar avaliações ambientais dos planos e dos projetos tal como previsto na Diretiva 92/43/CEE do Conselho¹, na Diretiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho², na Diretiva 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³, na Diretiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴ e na Diretiva 2011/92/UE, a fim de evitar ou, se tal não for possível, de atenuar ou compensar os impactos negativos no ambiente, como a fragmentação da paisagem, a impermeabilização dos solos, a poluição do ar e da água e o ruído, assim como de proteger efetivamente a biodiversidade.
- (36) Deverá ter-se em conta a proteção do ambiente e da biodiversidade, bem como os requisitos estratégicos do transporte por via navegável interior.
- (37) Os Estados-Membros e outros promotores de projetos deverão garantir que as avaliações dos projetos de interesse comum sejam realizadas de forma eficiente, evitando atrasos desnecessários.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

- (38) A infraestrutura de transportes deverá promover a mobilidade e acessibilidade contínua a todos os utilizadores, em especial os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida e os passageiros com deficiência.
- (39) Os Estados-Membros deverão proceder a avaliações *ex ante* da acessibilidade da infraestrutura e dos serviços conexos.
- (40) A rede principal deverá ser um subconjunto da rede global que se lhe sobrepõe. Deverá representar os nós e as ligações estrategicamente mais importantes da rede transeuropeia de transportes, de acordo com as necessidades do tráfego. Deverá ainda ser multimodal, ou seja, deverá incluir todos os modos de transporte e as respetivas ligações, bem como os sistemas relevantes de gestão do tráfego e de informação.
- (41) 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 pontos de passagem das fronteiras. Se possível, esses nós são interligados através de ligações multimodais, desde que economicamente viáveis, ambientalmente sustentáveis e exequíveis, até 2030. A metodologia assegurou a interligação de todos os Estados-Membros e a integração das principais ilhas na rede principal.

- (42) Para implantar a rede principal num dado horizonte temporal, poder-se-ia adotar uma abordagem de corredor como instrumento para coordenar diferentes projetos a nível transnacional e sincronizar o desenvolvimento de corredores, maximizando assim os benefícios de rede. Este instrumento não deverá ser visto como uma base para atribuir prioridade a determinados projetos na rede principal. Os corredores da rede principal deverão ajudar a desenvolver a infraestrutura da rede principal de forma a fazer face aos 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.
- (43) Os corredores da rede principal deverão contribuir também para a realização de objetivos mais abrangentes da política de transportes e facilitar a interoperabilidade, a integração modal e as operações multimodais. Isto deverá permitir o desenvolvimento de corredores específicos, otimizados em termos de emissões, de forma a minimizar os impactos ambientais e a aumentar a competitividade, mas que também sejam atrativos pela sua fiabilidade, reduzidos níveis de congestionamento e baixos custos de exploração e administrativos. A abordagem de corredor deverá ser transparente e clara, e a gestão desses corredores não deverá originar custos ou ónus administrativos adicionais.

- (44) Em concertação com os Estados-Membros em causa, os coordenadores europeus previstos no presente regulamento deverão facilitar a tomada de medidas para conceber a estrutura de governação adequada e para identificar as fontes de financiamento, tanto público como privado, dos projetos transfronteiriços complexos para cada corredor da rede principal. Os coordenadores europeus deverão facilitar a implantação coordenada dos corredores da rede principal.
- (45) O papel dos coordenadores europeus é de grande importância para o desenvolvimento e a cooperação ao longo dos corredores.
- (46) O desenvolvimento dos corredores da rede principal deverá acompanhar os corredores de transporte ferroviário criados de acordo com o Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, bem como o Plano Europeu de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (European Rail Traffic Management System — ERTMS) previsto na Decisão 2009/561/CE da Comissão².

¹ 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).

² Decisão 2009/561/CE da Comissão, de 22 de julho de 2009, que altera a Decisão 2006/679/CE no que respeita à implementação da especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu convencional (JO L 194 de 25.7.2009, p. 60).

(47) 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 deverá cumprir o disposto no presente regulamento e basear-se, em particular, no Regulamento (UE) n.º .../2013* do Parlamento Europeu e do Conselho¹. Consequentemente, deverá ter por objetivo alinhar e combinar os fundos dos instrumentos internos e externos relevantes, tais como os fundos estruturais e de coesão, o Fundo de Investimento da Política de Vizinhança (NIF), o Instrumento de Assistência de Pré-Adesão (IPA)² e os financiamentos do Banco Europeu de Investimento, do Banco Europeu para a Reconstrução e o Desenvolvimento e de outras instituições financeiras.

* JO: inserir número de referência do regulamento constante do documento PE-CONS 76/13 e completar a nota de rodapé 1.

¹ Regulamento (UE) n.º .../2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de..., que institui o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010 (JO L...).

² Regulamento (CE) n.º 1085/2006 do Conselho, de 17 de julho de 2006, que institui um Instrumento de Assistência de Pré-Adesão (IPA) (JO L 210 de 31.7.2006, p. 82).

- (48) A fim de atualizar os mapas incluídos no Anexo I de modo a ter em conta as eventuais alterações resultantes da utilização efetiva de certos elementos da infraestrutura de transportes analisados de acordo com limiares quantitativos preestabelecidos, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ("TFUE"), sob reserva do artigo 172.º do TFUE, deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito às alterações dos Anexos I e II. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos. A Comissão, quando preparar e redigir atos delegados, deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (49) Os interesses das autoridades regionais e locais, bem como os da sociedade civil local afetada por um projeto de interesse comum, deverão ser tidos na devida consideração nas fases de planeamento e construção dos projetos.
- (50) Os quadros europeus e nacionais para o planeamento e a implantação da infraestrutura de transportes, bem como para a prestação de serviços de transporte, oferecem às partes interessadas oportunidades para contribuírem para a realização dos objetivos do presente regulamento. O novo instrumento para a implantação da rede transeuropeia de transportes, a saber, os corredores da rede principal, é um meio sólido para realizar o potencial das diferentes partes interessadas, para promover a cooperação entre elas e para reforçar a complementaridade com as ações dos Estados-Membros.

- (51) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.
- (52) 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.
- (53) A Decisão n.º 661/2010/UE deverá ser revogada.
- (54) O presente regulamento deverá entrar em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia, a fim de permitir a adoção atempada dos atos delegados e atos de execução ao abrigo do presente regulamento,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

¹ 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).

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

1. O presente regulamento estabelece orientações para o desenvolvimento de uma rede transeuropeia de transportes estruturada em dois níveis: a rede global e, com base nesta, a rede principal.
2. O presente regulamento identifica projetos de interesse comum e especifica os requisitos a cumprir na gestão da infraestrutura da rede transeuropeia de transportes.
3. O presente regulamento estabelece as prioridades para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.
4. O presente regulamento prevê medidas para a implantação da rede transeuropeia. A execução de projetos de interesse comum depende do seu grau de maturidade, do cumprimento da lei da União e da lei nacional e da disponibilidade de recursos financeiros, sem antecipar a participação financeira de um Estado-Membro ou da União.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se à rede transeuropeia de transportes, ilustrada nos mapas contidos no Anexo I. A rede transeuropeia de transportes compreende a infraestrutura de transportes e as aplicações telemáticas, bem como medidas destinadas a promover a gestão e utilização eficientes dessa infraestrutura e a permitir a criação e a gestão de serviços de transporte sustentáveis e eficientes.
2. A infraestrutura da rede transeuropeia de transportes é composta pelas infraestruturas de transporte ferroviário, de transporte das vias navegáveis interiores, de transporte rodoviário, de transporte marítimo, de transporte aéreo e de transporte multimodal, tal como determinado nas secções relevantes do Capítulo II.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) "Projeto de interesse comum", um projeto realizado de acordo com os requisitos e nos termos das disposições do presente regulamento;

- b) "País vizinho", um país abrangido pela Política Europeia de Vizinhança, incluindo a Parceria Estratégica, a Política de Alargamento e o Espaço Económico Europeu ou a Associação Europeia de Comércio Livre;
- c) "País terceiro", um país vizinho ou qualquer outro país com os quais a União pode cooperar para atingir os objetivos do presente regulamento;
- d) "Valor acrescentado europeu", o valor de um projeto que, além do seu valor potencial apenas para o respetivo Estado-Membro, conduz a uma melhoria significativa das ligações ou dos fluxos de transporte entre os Estados-Membros que pode ser demonstrada com base em melhorias na eficiência, sustentabilidade, competitividade ou coesão, em consonância com os objetivos estabelecidos no artigo 4.º;
- e) "Gestor de infraestrutura", um organismo ou uma empresa responsável, em especial, pela construção ou pela manutenção da infraestrutura de transportes. Pode incluir igualmente a gestão dos sistemas de controlo e de segurança da infraestrutura;

- f) "Aplicações telemáticas", sistemas que utilizam tecnologias de informação, comunicação, navegação e posicionamento/localização para gerir efetivamente a infraestrutura, a mobilidade e o tráfego na rede transeuropeia de transportes e para prestar serviços de valor acrescentado aos cidadãos e aos operadores, incluindo sistemas para uma utilização segura da rede, respeitadora do ambiente e eficiente em termos de capacidade. Podem incluir também os dispositivos embarcados, desde que formem um sistema indivisível com os componentes correspondentes da infraestrutura. Incluem os sistemas, as tecnologias e os serviços referidos nas alíneas g) a l);
- g) "Sistema de transporte inteligente (STI)", um sistema especificado na Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹;
- h) "Sistema de gestão do tráfego aéreo", um sistema especificado no Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho² e no plano diretor europeu de gestão do tráfego aéreo (ATM), de acordo com o Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho³;

¹ 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).

² Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (regulamento relativo à interoperabilidade) (JO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

³ Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho, de 27 de fevereiro de 2007, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR) (JO L 64 de 2.3.2007, p. 1).

- i) "Sistemas de Informação e de Gestão do Tráfego de Navios (VTMIS)", sistemas implantados para monitorizar e gerir o tráfego e o transporte marítimos utilizando a informação dos sistemas de identificação automática de navios (AIS), dos sistemas de identificação e seguimento de longo alcance de navios (LRIT) e dos sistemas de radar costeiros e comunicações via rádio, previstos na Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹, e que incluem a integração do sistema nacional de informações marítimas através do Safe SeaNet;
- j) "Serviços de Informação Fluvial (RIS)", tecnologias de informação e de comunicação sobre as vias navegáveis interiores, especificadas na Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²;
- k) "Serviços marítimos em linha", serviços que utilizam tecnologias de informação avançadas e interoperáveis no setor dos transportes marítimos, destinados a simplificar os procedimentos administrativos e a facilitar o transporte de carga no mar e nas zonas portuárias, incluindo serviços de plataforma única, tais como a plataforma única marítima integrada prevista na Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho³, os sistemas para portos comunitários e os sistemas de informação aduaneiros relevantes;

¹ 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).

² 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).

³ Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE (JO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

- l) "Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS)", o sistema definido nas Decisões 2006/679/CE¹ e 2006/860/CE da Comissão²;
- m) "Troço transfronteiriço", um troço que assegura a continuidade de um projeto de interesse comum entre os nós urbanos mais próximos em ambos os lados da fronteira de dois Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país vizinho;
- n) "Transporte multimodal", o transporte de passageiros e/ou de mercadorias que utiliza dois ou mais modos de transporte;
- o) "Interoperabilidade", a capacidade, incluindo todas as condições regulamentares, técnicas e operacionais, da infraestrutura de um modo de transporte permitir fluxos de tráfego seguros e ininterruptos que atinjam os níveis de desempenho exigidos para essa infraestrutura ou modo;

¹ Decisão 2006/679/CE da Comissão, de 28 de março de 2006, sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu convencional (JO L 284 de 16.10.2006, p. 1).

² Decisão 2006/860/CE da Comissão, de 7 de novembro de 2006, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade e que altera o anexo A da Decisão 2006/679/CE relativa à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu convencional (JO L 342 de 7.12.2006, p. 1).

- p) "Nó urbano", uma área urbana em que a infraestrutura de transportes da rede transeuropeia de transportes, nomeadamente portos, incluindo terminais de passageiros, aeroportos, estações de caminhos de ferro, plataformas logísticas e terminais de mercadorias localizados numa área urbana ou perto dela, está interligada com outras partes dessa infraestrutura e com as infraestruturas do tráfego regional e local;
- q) "Estrangulamento", um obstáculo físico, técnico ou funcional que provoca uma falha do sistema, afetando a continuidade dos fluxos de longa distância ou transfronteiriços. Pode ser superado criando novas infraestruturas ou modernizando substancialmente as infraestruturas existentes, o que poderá produzir melhorias significativas que resolverão as limitações causadas pelos estrangulamentos;
- r) "Plataforma logística", uma zona com ligação direta à infraestrutura de transportes da rede transeuropeia de transportes, que inclui no mínimo um terminal de mercadorias e permite a realização de atividades de logística;
- s) "Terminal 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. Inclui, nomeadamente, os portos marítimos e das vias navegáveis interiores, os aeroportos e os terminais rodoferroviários;

- t) "Análise dos custos e benefícios socioeconómicos", uma avaliação ex ante quantificada, baseada numa metodologia reconhecida, do valor de um projeto, tendo em consideração todos os benefícios e custos sociais, económicos, climáticos e ambientais relevantes. A análise dos custos e benefícios climáticos e ambientais deve basear-se na avaliação de impacto ambiental efetuada ao abrigo da Diretiva 2011/92/UE;
- u) "Rede isolada", a rede ferroviária de um Estado-Membro, ou parte dela, com uma bitola diferente da bitola nominal da norma europeia (1435 mm), para a qual determinados grandes investimentos de infraestrutura não se justificam em termos de rentabilidade económica, devido às especificidades da rede em causa decorrentes do seu afastamento geográfico ou da sua localização periférica;
- v) "Região NUTS", uma região definida na Nomenclatura das Unidades Territoriais Estatísticas;
- w) "Combustíveis alternativos menos poluentes", combustíveis como a eletricidade, o hidrogénio, os biocombustíveis (líquidos), os combustíveis sintéticos, o metano (gás natural (GNC e GNL) e biometano) e o gás de petróleo liquefeito (GPL) que constituem, pelo menos em parte, substitutos das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para os transportes, contribuem para a sua descarbonização e melhoram o desempenho ambiental do setor dos transportes.

Artigo 4.º

Objetivos da rede transeuropeia de transportes

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 dos transportes eficiente e sustentável, que proporcione mais benefícios aos seus utilizadores e que apoie o crescimento inclusivo. A rede transeuropeia de transportes deve demonstrar possuir valor acrescentado europeu através da sua contribuição para os objetivos previstos nas seguintes quatro categorias:

- a) Coesão, mediante:
 - i) a acessibilidade e interligação de todas as regiões da União, incluindo as remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas e montanhosas, bem como as zonas pouco povoadas,
 - ii) a redução das disparidades na qualidade das infraestruturas entre os Estados-Membros,
 - iii) tanto para passageiros como para mercadorias, o estabelecimento de interligações, por um lado, entre as infraestruturas de transportes destinadas ao tráfego de longa distância, e, por outro lado, as destinadas ao tráfego regional e local,
 - iv) uma infraestrutura de transportes que reflita as situações específicas nas diferentes zonas da União e permita uma cobertura equilibrada de todas as regiões europeias;

- b) Eficiência, mediante:
- i) a eliminação dos estrangulamentos e a realização das ligações em falta, tanto a nível das infraestruturas de transportes como dos pontos de ligação entre elas, nos territórios dos Estados-Membros e entre os Estados-Membros,
 - ii) a interligação e a interoperabilidade das redes de transportes nacionais,
 - iii) a integração e interligação otimizadas de todos os modos de transporte,
 - iv) a promoção de transportes economicamente eficientes e de elevada qualidade, que contribuam para níveis de crescimento económico e de competitividade mais elevados,
 - v) a utilização eficiente das infraestruturas novas e existentes,
 - vi) a aplicação de conceitos tecnológicos e operacionais inovadores e economicamente eficientes;
- c) Sustentabilidade, mediante:
- i) o desenvolvimento de todos os modos de transporte de forma coerente com a sua sustentabilidade e eficiência económica a longo prazo,
 - ii) a contribuição para os objetivos consistentes em assegurar transportes com baixas emissões de gases com efeito de estufa, baixo teor de carbono e não poluentes, a segurança dos combustíveis, a redução dos custos externos e a proteção ambiental,
 - iii) a promoção dos transportes com baixo teor de carbono, a fim de alcançar até 2050 uma redução significativa das emissões de CO₂, de acordo com as metas relevantes da União em matéria de redução de CO₂;

- d) Aumento dos benefícios para os utilizadores, mediante:
- i) a satisfação das suas necessidades de mobilidade e de transporte na União e nas suas relações com os países terceiros,
 - ii) a garantia de padrões seguros e de elevada qualidade para o transporte de passageiros e de carga,
 - iii) o apoio da mobilidade, mesmo em caso de catástrofes naturais ou provocadas pelo homem, e a garantia da acessibilidade aos serviços de emergência e salvamento,
 - iv) o estabelecimento de requisitos para as infraestruturas, nomeadamente no domínio da interoperabilidade e da segurança, que garantam a qualidade, eficiência e sustentabilidade dos serviços de transporte,
 - v) a acessibilidade para os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida e os passageiros com deficiência.

Artigo 5.º

Rede eficiente em termos de recursos

1. A rede transeuropeia de transportes deve ser planeada, desenvolvida e explorada de um modo eficiente em termos de recursos, mediante:
- a) O desenvolvimento, a melhoria e a manutenção das infraestruturas de transporte existentes;
 - b) A otimização da integração e interligação das infraestruturas;

- c) A implantação de novas tecnologias e de aplicações telemáticas, caso essa implantação se justifique do ponto de vista económico;
- d) A devida consideração das sinergias possíveis com outras redes, em particular com as redes transeuropeias de energia ou de telecomunicações;
- e) A avaliação do impacto ambiental estratégico, estabelecendo planos e programas adequados, e dos impactos em termos de atenuação dos efeitos das alterações climáticas;
- f) A adoção de medidas de planeamento e, se necessário, de aumento da capacidade da infraestrutura;
- g) A devida consideração da vulnerabilidade da infraestrutura de transportes às alterações climáticas e às catástrofes naturais ou provocadas pelo homem, a fim de fazer face a estes desafios;

2. No quadro do planeamento e do desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, os Estados-Membros devem ter em conta as circunstâncias específicas das diferentes zonas da União e, em particular, os aspetos turísticos e as características topográficas das regiões em causa. Os Estados-Membros podem adaptar o alinhamento detalhado dos itinerários dentro dos limites indicados no artigo 49.º, n.º 4, alínea c), garantindo, em simultâneo, a conformidade com os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

Artigo 6.º

Estrutura dupla da rede transeuropeia de transportes

1. O desenvolvimento gradual da rede transeuropeia de transportes deve ser alcançado, em especial, através da implantação de uma rede de estrutura dupla, com uma abordagem metodológica coerente e transparente, composta por uma rede global e uma rede principal.
2. A rede global é composta por todas as infraestruturas de transporte existentes e planeadas da rede transeuropeia de transportes, bem como por medidas destinadas a promover uma utilização eficiente e sustentável, do ponto de vista social e ambiental, dessa mesma infraestruturas. A rede global deve ser identificada e desenvolvida em conformidade com o capítulo II.
3. A rede principal é composta pelas partes da rede global estrategicamente mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. A rede principal deve ser identificada e desenvolvida em conformidade com o capítulo III.

Artigo 7.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 reabilitação e modernização das infraestruturas de transporte existentes, bem como da adoção de medidas destinadas a promover uma utilização eficiente da rede em termos de recursos.
2. Os projetos de interesse comum devem:
 - a) Contribuir para os objetivos que se insiram em pelo menos duas das quatro categorias estabelecidas no artigo 4.º;
 - b) Preencher os requisitos do Capítulo II e, caso afetem a rede principal, os requisitos do Capítulo III;
 - c) Ser economicamente viáveis com base numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos;
 - d) Apresentar valor acrescentado europeu.
3. Os projetos de interesse comum podem abarcar o seu ciclo completo, incluindo os estudos de viabilidade e os procedimentos de autorização, a execução e a avaliação.

4. Os Estados-Membros devem adotar todas as medidas necessárias para assegurar que os projetos sejam executados de acordo com a lei da União e a lei nacional aplicáveis, nomeadamente com os atos jurídicos em matéria de proteção do ambiente, alterações climáticas, segurança, concorrência, auxílios estatais, contratos públicos, saúde pública e acessibilidade.
5. Os projetos de interesse comum são elegíveis para a assistência financeira da União no quadro dos instrumentos disponíveis para a rede transeuropeia de transportes.

Artigo 8.º

Cooperação com os países terceiros

1. A União pode apoiar, inclusive em termos financeiros, os projetos de interesse comum destinados a interligar a rede transeuropeia de transportes e as redes de infraestruturas dos países vizinhos, na medida em que os projetos em causa:
 - a) Interliguem a rede principal nos pontos de passagem das fronteiras e digam respeito às infraestruturas necessárias para garantir um fluxo de tráfego contínuo, os controlos e a vigilância das fronteiras, e outros procedimentos de controlo das fronteiras;
 - b) Assegurem a interligação da rede principal com as redes de transportes dos países terceiros, a fim de reforçar o crescimento económico e a competitividade;
 - c) Completem as infraestruturas de transportes nos países terceiros que servem de ligação entre partes da rede principal na União;

- d) Implantem sistemas de gestão de tráfego nesses países;
- e) Promovam o transporte marítimo e as autoestradas do mar, excluindo a prestação de apoio financeiro a portos dos países terceiros;
- f) Facilitem o transporte por vias navegáveis interiores com países terceiros.

Esses projetos devem reforçar a capacidade ou a utilidade da rede transeuropeia de transportes num ou mais Estados-Membros.

2. Sem prejuízo do n.º 1, a União pode cooperar com os países terceiros para promover outros projetos, sem prestar apoio financeiro, na medida em que os projetos em causa visem:

- a) Promover a interoperabilidade entre a rede transeuropeia de transportes e as redes dos países terceiros;
- b) Promover o alargamento da política da rede transeuropeia de transportes aos países terceiros;
- c) Facilitar o transporte aéreo com países terceiros, a fim de promover o crescimento económico eficiente e sustentável e a competitividade, nomeadamente alargando o céu único europeu e melhorando a cooperação na gestão do tráfego aéreo;
- d) Facilitar o transporte marítimo e promover as autoestradas do mar com países terceiros.

3. Os projetos abrangidos pelo n.º 2, alíneas a) e d), devem cumprir as disposições relevantes do Capítulo II.
4. O Anexo III inclui mapas indicativos da rede transeuropeia de transportes alargada a países vizinhos específicos.
5. A União pode utilizar os instrumentos financeiros e de coordenação existentes ou criar e utilizar novos instrumentos juntamente com países vizinhos, tais como o Fundo de Investimento da Política de Vizinhança (NIF) ou o Instrumento de Assistência de Pré-Adesão (IPA), para promover a execução de projetos de interesse comum.
6. As disposições do presente artigo ficam subordinadas aos procedimentos aplicáveis aos acordos internacionais estabelecidos no artigo 218.º do TFUE.

CAPÍTULO II

REDE GLOBAL

Artigo 9.º

Disposições gerais

1. A rede global deve:
 - a) Ser conforme com os mapas e as listas do anexo I e do anexo II, parte 2;
 - b) Ser especificada com mais pormenor através da descrição dos componentes da infraestrutura;
 - c) Cumprir os requisitos aplicáveis às infraestruturas de transportes estabelecidos no presente capítulo;
 - d) Constituir a base para a identificação de projetos de interesse comum;
 - e) Ter em conta as condicionantes físicas e as especificidades topográficas das infraestruturas de transportes dos Estados-Membros, identificadas nas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI).

2. Os Estados-Membros devem envidar todos os esforços ao seu alcance para concluir a rede global e para dar cumprimento às disposições aplicáveis do presente capítulo até 31 de dezembro de 2050.

Artigo 10.º
Prioridades gerais

1. No desenvolvimento da rede global, deve ser dada prioridade geral às medidas necessárias para:
 - a) Assegurar o reforço da acessibilidade e da interligação de todas as regiões da União, tendo simultaneamente em conta o caso específico das regiões insulares, das redes isoladas e das regiões pouco povoadas, remotas e ultraperiféricas;
 - b) Assegurar uma integração otimizada dos modos de transporte e a interoperabilidade entre eles;
 - c) Colmatar as ligações em falta e eliminar os estrangulamentos, nomeadamente nos troços transfronteiriços;
 - d) Promover a utilização eficiente e sustentável da infraestrutura e, se necessário, reforçar a capacidade;
 - e) Melhorar ou manter a qualidade da infraestrutura em termos de segurança, eficiência, condições climáticas e, se adequado, resistência a catástrofes, desempenho ambiental, condições sociais e acessibilidade para todos os utilizadores, incluindo idosos, pessoas com mobilidade reduzida e passageiros com deficiência, bem como a qualidade dos serviços e a continuidade dos fluxos de tráfego;

- f) Criar e implantar aplicações telemáticas e promover um desenvolvimento tecnológico inovador.
2. A fim de complementar as medidas previstas no n.º 1, deve ser dada especial atenção a medidas necessárias para:
- a) Garantir a segurança dos combustíveis através de uma maior eficiência energética, e promover a utilização de fontes de energia alternativas, em especial com um nível baixo ou nulo de emissões de carbono, e de sistemas de propulsão alternativos;
 - b) Atenuar a exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do trânsito de transportes ferroviários e rodoviários;
 - c) Eliminar as barreiras administrativas e técnicas, nomeadamente à interoperabilidade da rede transeuropeia de transportes e à concorrência.

SECÇÃO 1
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Artigo 11.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura de transporte ferroviário compreende, em especial:
 - a) As linhas ferroviárias convencionais e de alta velocidade, nomeadamente:
 - i) os ramais,
 - ii) os túneis,
 - iii) as pontes;
 - b) Os terminais de mercadorias e as plataformas logísticas para transbordo de mercadorias no âmbito do modo ferroviário e entre este e os outros modos de transporte;
 - c) As estações, nas linhas indicadas no Anexo I, para a transferência de passageiros no âmbito do modo ferroviário e entre este e os outros modos de transporte;
 - d) As ligações das estações, dos terminais de mercadorias e das plataformas logísticas com os outros modos de transporte na rede transeuropeia de transportes;

e) Os equipamentos associados;

f) As aplicações telemáticas.

2. As linhas ferroviárias apresentam-se sob uma das seguintes formas:

a) Linhas ferroviárias para o transporte de alta velocidade:

i) linhas especialmente construídas para a alta velocidade, equipadas para velocidades iguais ou superiores a 250 km/h,

ii) linhas convencionais especialmente adaptadas, equipadas para velocidades na ordem dos 200 km/h,

iii) linhas para a alta velocidade especialmente adaptadas que apresentam características especiais devido a condicionalismos topográficos, de relevo ou de ambiente urbano, em que a velocidade deve ser adaptada caso a caso. Esta categoria compreende também as linhas de interligação entre as redes de alta velocidade e as redes convencionais, as vias de travessia das estações e os acessos aos terminais e aos depósitos, percorridas a uma velocidade convencional por material circulante de alta velocidade;

b) Linhas ferroviárias para o transporte convencional.

3. 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, plataformas logísticas e terminais de mercadorias. Pode ainda incluir outros equipamentos, como os sistemas automáticos de mudança de bitola para os caminhos de ferro, necessários para garantir a segurança e a eficácia das operações de veículos, nomeadamente a redução do seu impacto no ambiente e uma interoperabilidade reforçada.

Artigo 12.º

Requisitos aplicáveis à infraestrutura de transporte

1. Os terminais de mercadorias devem estar ligados à infraestrutura rodoviária ou, se possível, à infraestrutura de transporte por vias navegáveis interiores da rede global.
2. Os Estados-Membros devem garantir que a infraestrutura ferroviária:
 - a) Exceto no caso das redes isoladas esteja equipada com o ERTMS;
 - b) Cumpra o disposto na Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ e as suas medidas de execução, de modo a assegurar a interoperabilidade da rede global;

¹ Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (JO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

- c) Cumpra os requisitos da ETI adotada nos termos do artigo 6.º da Diretiva 2008/57/CE, exceto quando permitido pela ETI aplicável ou ao abrigo do procedimento previsto no artigo 9.º da Diretiva 2008/57/CE;
 - d) Exceto no caso das redes isoladas, esteja plenamente eletrificada no que respeita às linhas férreas e, desde que necessário para operações com comboios elétricos, no que respeita aos ramais;
 - e) Cumpra os requisitos previstos na Diretiva 2012/34/UE do Parlamento europeu e do Conselho¹ no que respeita ao acesso aos terminais de mercadorias.
3. A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, são concedidas isenções pela Comissão para requisitos que vão além dos requisitos previstos na Diretiva 2008/57/CE no que diz respeito ao ERTMS e à eletrificação.

Artigo 13.º

Prioridades para o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária

Na promoção de projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura ferroviária, para além das prioridades gerais estabelecidas no artigo 10.º, deve ser dada prioridade aos seguintes aspetos:

- a) Implantação do ERTMS;
- b) Migração para a bitola nominal de 1 435 mm;

¹ 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).

- c) 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 do ruído;
- d) Cumprimento dos requisitos aplicáveis à infraestrutura e reforço da interoperabilidade;
- e) Aumento da segurança nas passagens de nível;
- f) Se adequado, interligação da infraestrutura de transporte ferroviário com a infraestrutura dos portos das vias navegáveis interiores.

SECÇÃO 2

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE DAS VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

Artigo 14.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura das vias navegáveis interiores compreende, nomeadamente:
 - a) Os rios;
 - b) Os canais;
 - c) Os lagos;

- d) As infraestruturas associadas, tais como eclusas, elevadores, pontes, reservatórios e as correspondentes medidas de prevenção de cheias e inundações suscetíveis de ter efeitos positivos na navegação nas vias navegáveis interiores;
 - e) Os portos das vias navegáveis interiores, incluindo a infraestrutura necessária para as operações de transporte no interior da zona portuária;
 - f) Os equipamentos associados;
 - g) As aplicações telemáticas, incluindo o RIS;
 - h) As ligações dos portos das vias navegáveis interiores aos outros modos de transporte na rede transeuropeia de transportes.
2. Para fazerem parte da rede global, os portos das vias navegáveis interiores devem registar um volume anual de transbordo de mercadorias superior a 500 000 toneladas. O volume total anual de transbordo de mercadorias deve basear-se na média disponível dos últimos três anos publicada pelo Eurostat.

3. Os equipamentos associados às vias navegáveis interiores podem incluir equipamentos para embarque e desembarque de mercadorias nos portos das vias navegáveis interiores. 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. Os equipamentos associados podem incluir também as instalações para receção de resíduos, equipamentos de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre, instalações de recolha de óleos usados, bem como equipamentos de quebra-gelo, de pesquisa hidrológica, de dragagem do porto e dos seus acessos para garantir a navegabilidade durante todo o ano.

Artigo 15.º

Requisitos aplicáveis à infraestrutura de transporte

1. Os Estados-Membros devem garantir que os portos das vias navegáveis interiores estejam ligados à infraestrutura rodoviária ou ferroviária.
2. Os portos das vias navegáveis interiores devem oferecer, no mínimo, um terminal de mercadorias aberto a todos os operadores, de forma não discriminatória, e aplicar taxas transparentes.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que:

- a) Os rios, canais e lagos cumpram os requisitos mínimos aplicáveis às vias navegáveis da classe IV previstos na nova classificação das vias navegáveis interiores estabelecida pela Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT), e que exista uma altura livre contínua sob as pontes, sem prejuízo dos artigos 35.º e 36.º do presente regulamento.

A pedido de um Estado-Membro, e em casos devidamente justificados, a Comissão concede isenções aos requisitos mínimos relativos ao calado (menos de 2,50 m) e à altura mínima sob as pontes (menos de 5,25 m);

- b) Os rios, canais e lagos sejam mantidos de forma a preservar o bom estado de navegação, respeitando a legislação aplicável em matéria de ambiente;
- c) Os rios, canais e lagos estejam equipados com o RIS.

Artigo 16.º

Prioridades para o desenvolvimento da infraestrutura de transportes por vias navegáveis interiores

Na promoção de projetos de interesse comum relacionados com as infraestruturas de transportes por vias navegáveis interiores, para além das prioridades gerais estabelecidas no artigo 10.º, deve ser dada prioridade aos seguintes aspetos:

- a) No que respeita às vias navegáveis interiores existentes: a execução das medidas necessárias para dar cumprimento às normas aplicáveis às vias navegáveis interiores da classe IV;
- b) Se aplicável, o cumprimento de normas mais rigorosas, a fim de modernizar as vias navegáveis interiores existentes e de criar novas vias navegáveis, de acordo com as características técnicas da infraestrutura da CEMT, de modo a satisfazer as exigências do mercado;
- c) A implantação de aplicações telemáticas, incluindo o RIS;
- d) A interligação das infraestruturas portuárias de navegação interior às infraestruturas de transporte ferroviário de mercadorias e de transporte rodoviário;
- e) Particular atenção especial aos rios de curso livre, perto do seu estado natural, e que, por isso, podem beneficiar de medidas especiais;
- f) A promoção do transporte sustentável por vias navegáveis interiores;
- g) A modernização e a extensão da capacidade da infraestrutura necessária às operações de transporte no interior da zona portuária.

SECÇÃO 3
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Artigo 17.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura de transporte rodoviário compreende, nomeadamente:
 - a) As vias rodoviárias de qualidade elevada, nomeadamente:
 - i) as pontes,
 - ii) os túneis,
 - iii) os entroncamentos,
 - iv) os cruzamentos,
 - v) os nós de ligação,
 - vi) as bermas pavimentadas;
 - b) As áreas de estacionamento e descanso;
 - c) Os equipamentos associados;

- d) As aplicações telemáticas, incluindo os STI;
 - e) Os terminais de mercadorias e as plataformas logísticas;
 - f) As ligações dos terminais de mercadorias e das plataformas logísticas com os outros modos de transporte na rede transeuropeia de transportes;
 - g) As estações de autocarros.
2. As vias rodoviárias de elevada qualidade a que se refere o n.º 1, alínea a), desempenham um papel importante no transporte de mercadorias e de passageiros de longo curso, integram os principais centros urbanos e económicos, interligam outros modos de transporte e ligam as regiões NUTS 2 montanhosas, remotas, encravadas e periféricas às regiões centrais da União. Essas vias devem ser mantidas adequadamente para garantir a segurança do trânsito.
3. As vias rodoviárias de qualidade elevada devem ser especialmente projetadas e construídas para o tráfego motorizado, e podem ser autoestradas, vias rápidas ou vias estratégicas convencionais.
- a) Uma autoestrada é uma via rodoviária especialmente projetada e construída para o tráfego motorizado, que não serve as propriedades limítrofes e que:
 - i) inclui, exceto em pontos específicos ou a título temporário, faixas de rodagem distintas para os dois sentidos de tráfego, separadas por uma faixa não destinada à circulação ou, excecionalmente, por outros meios,

- ii) não tem cruzamentos ao mesmo nível com estradas, vias de caminho-de-ferro, trilhos de elétricos, ciclovias ou caminhos pedonais, e
 - iii) está especificamente sinalizada como autoestrada;
 - b) Uma via rápida é uma via rodoviária projetada para o tráfego motorizado, acessível essencialmente a partir de nós de ligação ou de cruzamentos regulados, na qual:
 - i) é proibido parar e estacionar na faixa de rodagem, e
 - ii) não existem cruzamentos ao mesmo nível com vias de caminho-de-ferro ou trilhos de elétricos;
 - c) Uma via rodoviária estratégica convencional é uma via rodoviária que, embora não seja uma autoestrada nem uma via rápida, ainda se enquadra na categoria das vias rodoviárias de qualidade elevada a que se referem os n.ºs 1 e 2.
4. Os equipamentos associados às vias rodoviárias podem incluir, nomeadamente, os equipamentos de gestão de tráfego, de informação e indicação de itinerários, de cobrança de taxas de utilização, de segurança, de redução dos efeitos ambientais negativos, de reabastecimento de combustível ou de recarregamento de veículos com propulsão alternativa, bem como áreas de estacionamento seguro para veículos comerciais.

Artigo 18.º

Requisitos aplicáveis à infraestrutura de transporte

Os Estados-Membros devem assegurar que:

- a) As estradas cumpram o disposto no artigo 17.º, n.º 3, alíneas a), b) ou c);
- b) A segurança da infraestrutura de transporte rodoviário seja assegurada, monitorizada e, quando necessário, reforçada de acordo com o procedimento previsto na Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹;
- c) Os túneis rodoviários com comprimento superior a 500 m cumpram o disposto na Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²;
- d) Se aplicável, a interoperabilidade dos sistemas de cobrança de portagens seja assegurada de acordo com a Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³, e com a Decisão 2009/750/CE da Comissão⁴;

¹ 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).

² 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).

³ Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária na Comunidade (JO L 166 de 30.4.2004, p. 124).

⁴ Decisão 2009/750/CE da Comissão, de 6 de outubro de 2009, relativa à definição do serviço eletrónico europeu de portagem e seus elementos técnicos (JO L 268 de 13.10.2009, p. 11).

- e) Todos os sistemas de transporte inteligentes implantados na infraestrutura de transporte rodoviário por uma autoridade pública cumpram o disposto na Diretiva 2010/40/UE, e sejam implantados em harmonia com os atos delegados adotados ao abrigo da presente diretiva.

Artigo 19.º

Prioridades para o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária

Na promoção de projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura rodoviária, para além das prioridades gerais estabelecidas no artigo 10.º, deve ser dada prioridade aos seguintes aspetos:

- a) Melhoria e promoção da segurança rodoviária;
- b) Utilização de STI, em especial de sistemas de informação multimodal e de gestão de tráfego e de sistemas integrados de comunicação e de pagamento;
- c) Introdução de novas tecnologias e de inovação, a fim de promover os transportes com baixo teor de emissões de carbono;
- d) Oferta de espaço de estacionamento adequado aos utilizadores comerciais, com um nível de segurança adequado;
- e) Atenuação do congestionamento da rede rodoviária existente.

SECÇÃO 4

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO E AUTOESTRADAS DO MAR

Artigo 20.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura de transporte marítimo compreende, em especial:
 - a) O espaço marítimo;
 - b) Os canais marítimos;
 - c) Os portos marítimos, incluindo a infraestrutura necessária às operações de transporte no interior da zona portuária;
 - d) As ligações dos portos aos outros modos de transporte na rede transeuropeia de transportes;
 - e) Os diques, as eclusas e as docas;
 - f) Os sistemas de ajuda à navegação;
 - g) Os acessos aos portos e aos canais portuários;
 - h) Os molhes;

- i) As autoestradas do mar;
 - j) Os equipamentos associados;
 - k) As aplicações telemáticas, incluindo os serviços marítimos em linha e o VTMISS.
2. Os portos marítimos constituem os pontos de entrada e saída da infraestrutura terrestre da rede global. Devem preencher, no mínimo, um dos seguintes critérios:
- 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 este 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 – quer se trate de carga a granel ou não – superior a 0,1 % do volume total anual de carga movimentada em todos os portos marítimos da União. O valor de referência para este 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;
 - d) Estar localizado numa região periférica ou ultraperiférica, fora de um raio de 200 km do porto mais próximo da rede global.

3. Os equipamentos associados à infraestrutura de transporte marítimo podem incluir, nomeadamente, os equipamentos de gestão de tráfego e de carga, de redução dos efeitos negativos, incluindo os efeitos ambientais negativos, e os equipamentos para a utilização de combustíveis alternativos, bem como os equipamentos destinados a garantir a navegabilidade durante todo o ano, como os equipamentos de quebra-gelos, de pesquisa hidrológica e de dragagem, manutenção e proteção do porto e dos acessos ao mesmo.

Artigo 21.º

Autoestradas do mar

1. As autoestradas do mar, que representam a dimensão marítima da rede transeuropeia de transportes, devem contribuir para a realização de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras. Compreendem as rotas marítimas de curta distância, os portos, as infraestruturas e os equipamentos marítimos associados, assim como as instalações e as formalidades administrativas simplificadas que permitem o transporte marítimo de curta distância ou os serviços marítimo-fluviais no mínimo entre dois portos, incluindo as interligações ao interior do país. As autoestradas do mar incluem:
 - a) As ligações marítimas entre portos marítimos da rede global ou entre um porto da rede global e um porto de um país terceiro, caso essas ligações sejam de importância estratégica para a União;

- b) As instalações portuárias, os terminais de mercadorias, as plataformas logísticas e as plataformas multimodais de mercadorias localizadas no exterior da zona portuária mas ligadas às operações portuárias, as tecnologias de informação e comunicação (TIC), nomeadamente os sistemas eletrónicos de gestão logística e os procedimentos de segurança, administrativos e aduaneiros em pelo menos um Estado-Membro;
 - c) A infraestrutura de acesso terrestre e marítimo direto.
2. Os projetos de interesse comum relativos a autoestradas do mar da rede transeuropeia de transportes devem ser apresentados no mínimo por dois Estados-Membros. Esses projetos compreendem:
- a) Uma ligação marítima e as ligações do seu hinterland no âmbito da rede principal entre dois ou mais portos da rede principal;
 - b) Uma ligação marítima e as ligações do seu hinterland entre um porto da rede principal e os portos da rede global, com particular incidência nas ligações do hinterland dos portos da rede principal e da rede global.

3. Os projetos de interesse comum relativos a autoestradas do mar da rede transeuropeia de transportes podem também incluir atividades com benefícios mais latos não relacionadas com portos específicos, designadamente serviços e ações para garantir a mobilidade de pessoas e mercadorias, atividades ligadas à melhoria do desempenho ambiental, tais como o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre que ajude os navios a reduzir os níveis de emissão, a disponibilização de equipamentos de quebra-gelo, atividades que garantam a navegabilidade durante todo o ano, operações de dragagem e instalações de abastecimento de combustíveis alternativos, bem como a otimização de processos, procedimentos e recursos humanos, plataformas de TIC e sistemas de informação, incluindo os sistemas de gestão do tráfego e de notificação eletrónica.
4. Dois anos após a sua designação nos termos do artigo 45.º, o Coordenador Europeu das Autoestradas do Mar deve apresentar um plano de execução detalhado para as autoestradas do mar, com base nas experiências e nos progressos relativos ao transporte marítimo na União, bem como uma previsão do tráfego nas autoestradas do mar.

Artigo 22.º

Requisitos aplicáveis à infraestrutura de transportes

1. Os Estados-Membros devem assegurar que:
 - a) Os portos marítimos estejam ligados às linhas ferroviárias ou às vias rodoviárias e, se possível, às vias navegáveis interiores da rede global, salvo se condicionalismos físicos o impedirem;
 - b) Os portos marítimos de serviço de mercadorias disponham no mínimo de um terminal aberto aos utilizadores de forma não discriminatória que aplique taxas transparentes;
 - c) Os canais marítimos e portuários e os estuários interliguem dois mares ou permitam o acesso a partir do mar aos portos marítimos e correspondam, no mínimo, às vias navegáveis interiores da classe VI.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que os portos incluam o equipamento necessário para apoiar o desempenho ambiental dos navios nos portos, em especial instalações de receção de resíduos de navios e da carga, nos termos da Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ e em conformidade com outra legislação pertinente da União.
3. Os Estados-Membros devem aplicar o VTMIS e o SafeSeaNet, conforme previsto na Diretiva 2002/59/CE, e implantar serviços marítimos em linha, nomeadamente serviços marítimos de plataforma única, conforme previsto na Diretiva 2010/65/UE.

¹ Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

Artigo 23.º

Prioridades para o desenvolvimento da infraestrutura marítima

Na promoção de projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura marítima, para além das prioridades estabelecidas no artigo 10.º, deve ser dada prioridade aos seguintes aspetos:

- a) A promoção das autoestradas do mar, incluindo o transporte marítimo de curta distância, a contribuição para a melhoria das ligações ao hinterland e, particularmente, a elaboração de medidas destinadas a melhorar o desempenho ambiental do transporte marítimo de acordo com os requisitos aplicáveis ao abrigo do direito da União ou dos acordos internacionais relevantes;
- b) A interligação dos portos marítimos e das vias navegáveis interiores;
- c) A aplicação do VTMISS e dos serviços marítimos em linha;
- d) A introdução de novas tecnologias e de inovação, a fim de promover combustíveis alternativos, tais como o GNL, e transportes marítimos eficientes a nível energético;
- e) A modernização e a extensão da capacidade da infraestrutura necessária às operações de transporte no interior da zona portuária.

SECÇÃO 5

INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE AÉREO

Artigo 24.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;
 - c) As ligações dos aeroportos aos outros modos de transporte na rede transeuropeia de transportes;
 - d) Os equipamentos associados;
 - e) Os sistemas de navegação aérea, incluindo o novo sistema europeu de gestão do tráfego aéreo ("sistema SESAR").

2. Os aeroportos devem preencher, no mínimo, um dos seguintes critérios:
 - a) 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 a região na qual está localizado for servida por uma linha ferroviária de alta velocidade;
 - b) No caso dos aeroportos de carga, registar um volume total anual de carga equivalente, no mínimo, a 0,2 % do volume total anual da carga movimentada em todos os aeroportos da União.

O volume total anual de passageiros e o volume anual de carga baseia-se na média disponível dos últimos três anos publicada pelo Eurostat.

Artigo 25.º

Requisitos aplicáveis à infraestrutura de transportes

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os aeroportos situados no seu território ofereçam pelo menos um terminal aberto a todos os operadores de forma não discriminatória que aplique taxas transparentes, adequadas e justas.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que sejam aplicadas à infraestrutura de transportes aéreos da rede global as normas comuns de base para proteger a aviação civil de atos de interferência ilícita, adotadas pela União nos termos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.
3. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura de gestão do tráfego aéreo permita a realização do céu único europeu, nos termos dos Regulamentos (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho², (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho³, (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴, e (CE) n.º 552/2004, e das operações de transporte aéreo de modo a melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu, das regras de execução e das especificações da União.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

Artigo 26.º

Prioridades para o desenvolvimento da infraestrutura de transporte aéreo

Na promoção de projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura de transporte aéreo, para além das prioridades estabelecidas no artigo 10.º, deve ser dada prioridade aos seguintes aspetos:

- a) Aumento da capacidade aeroportuária;
- b) Apoio à realização do Céu Único Europeu e à aplicação de sistemas de gestão do tráfego aéreo, em especial dos que implantam o sistema SESAR;
- c) Melhoria das ligações multimodais entre os aeroportos e as infraestruturas de outros modos de transporte;
- d) Melhoria da sustentabilidade e atenuação do impacto ambiental da aviação.

SECÇÃO 6

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artigo 27.º

Componentes da infraestrutura

Os terminais de mercadorias e as plataformas logísticas devem preencher, no mínimo, um dos seguintes critérios:

- a) Registrar um transbordo anual de mercadorias acondicionadas superior a 800 000 toneladas ou um transbordo anual de mercadorias a granel superior a 0,1 % do volume total anual da carga movimentada em todos os portos marítimos da União;
- b) Se não existir um terminal de mercadorias ou uma plataforma logística conforme com a alínea a) numa região NUTS 2, o principal terminal de mercadorias ou plataforma logística designado pelo Estado-Membro em causa deve estar ligado pelo menos às vias rodoviárias e às linhas ferroviárias dessa região NUTS 2 ou, no caso dos Estados-Membros sem sistema ferroviário, apenas às vias rodoviárias.

Artigo 28.º

Requisitos aplicáveis à infraestrutura de transportes

1. Os Estados-Membros devem garantir, de forma justa e não discriminatória, que:
 - a) Os modos de transporte estejam interligados num dos seguintes locais: terminais de mercadorias, estações de passageiros, portos das vias navegáveis interiores, aeroportos e portos marítimos, de modo a permitir o transporte multimodal de passageiros e de mercadorias;
 - b) Sem prejuízo das disposições aplicáveis da legislação da União e nacional, os terminais de mercadorias e as plataformas logísticas, os portos das vias navegáveis interiores e os portos marítimos, bem como os aeroportos que movimentam carga, estejam equipados para prestar fluxos de informação ao nível da infraestrutura e entre os modos de transporte no âmbito da cadeia logística. Esses sistemas devem permitir, nomeadamente, a prestação de informações em tempo real sobre a capacidade disponível de infraestrutura, os fluxos de tráfego e os dados de posicionamento, a localização e o seguimento, e garantir a segurança nos itinerários multimodais;
 - c) Sem prejuízo das disposições aplicáveis da legislação da União e nacional, a continuidade do tráfego de passageiros na rede global seja facilitada por meio dos equipamentos adequados e da oferta de aplicações telemáticas nas estações ferroviárias, nas estações de autocarros, nos aeroportos e, se aplicável, nos portos marítimos e nos portos das vias navegáveis interiores.

2. Os terminais de mercadorias devem estar equipados com guindastes, tapetes rolantes e outros dispositivos para movimentação de mercadorias entre diferentes modos de transporte e para posicionamento e armazenamento de mercadorias.

Artigo 29.º

Prioridades para o desenvolvimento da infraestrutura multimodal de transportes

Na promoção de projetos de interesse comum relacionados com a infraestrutura multimodal de transportes, para além das prioridades gerais estabelecidas no artigo 10.º, deve ser dada prioridade aos seguintes aspetos:

- a) Interligação e integração efetivas da infraestrutura da rede global, nomeadamente através de infraestruturas de acesso, sempre que necessário, e de terminais de mercadorias e plataformas logísticas;
- b) Eliminação das principais barreiras técnicas e administrativas ao transporte multimodal;
- c) Desenvolvimento de fluxos de informação contínua entre modos de transporte e criação de condições para a prestação de serviços multimodais e unimodais no conjunto do sistema transeuropeu de transportes.

SECÇÃO 7

DISPOSIÇÕES COMUNS

Artigo 30.º

Nós urbanos

No desenvolvimento da rede global a nível dos nós urbanos, os Estados-Membros devem procurar assegurar, sempre que exequível:

- a) No caso do transporte de passageiros: a interligação entre as infraestruturas ferroviária, rodoviária, aérea e, conforme adequado, a infraestrutura das vias navegáveis interiores e a infraestrutura marítima da rede global;
- b) No caso do transporte de mercadorias: a interligação entre as infraestruturas ferroviária, rodoviária, e, conforme adequado, as infraestruturas das vias navegáveis interiores e as infraestruturas aérea e marítima da rede global;
- c) A criação de interligações adequadas entre as diferentes estações ferroviárias, portos ou aeroportos da rede global no âmbito de um nó urbano;
- d) A interligação contínua entre as infraestruturas da rede global e as infraestruturas de tráfego regional e local e de distribuição urbana de mercadorias, incluindo os centros de consolidação logística e de distribuição;

- e) A atenuação da exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do trânsito de transportes ferroviários e rodoviários, que pode incluir o atravessamento das zonas urbanas;
- f) A promoção de sistemas eficientes de distribuição urbana de mercadorias com baixo nível de ruído e de carbono.

Artigo 31.º

Aplicações telemáticas

1. As aplicações telemáticas devem permitir gerir o tráfego e trocar informações no âmbito de um único modo de transporte e entre diferentes modos no que respeita às operações de transporte multimodal e aos serviços de valor acrescentado relacionados com o transporte, melhorar a segurança e o desempenho ambiental e simplificar os procedimentos administrativos. As aplicações telemáticas devem facilitar a interligação contínua entre a infraestrutura da rede global e as infraestruturas de transporte regional e local.
2. As aplicações telemáticas são implantadas, se exequível, em toda a União, a fim de criar um conjunto de capacidades básicas interoperáveis em todos os Estados-Membros.

3. Em relação aos modos de transporte respetivos, as aplicações telemáticas referidas no presente artigo incluem, nomeadamente:
- no caso dos caminhos-de-ferro: o ERTMS,
 - no caso das vias navegáveis interiores: o RIS,
 - no caso do transporte rodoviário: o STI,
 - no caso do transporte marítimo: o VTMS e os serviços marítimos em linha, incluindo serviços de plataforma única, tais como a plataforma marítima única, sistemas para portos comunitários e sistemas de informação aduaneiros relevantes,
 - no caso do transporte aéreo: os sistemas de gestão do tráfego aéreo, nomeadamente decorrentes do sistema SESAR.

Artigo 32.º

Serviços sustentáveis de transporte de mercadorias

Os Estados-Membros devem prestar especial atenção aos projetos de interesse comum que ofereçam serviços de transporte de mercadorias eficientes que utilizem a infraestrutura da rede global, que contribuam para reduzir as emissões de dióxido de carbono e outros impactos ambientais negativos, e que visem:

- a) Melhorar a utilização sustentável da infraestrutura de transportes, incluindo a sua gestão eficaz;
- b) Promover a implantação de serviços de transporte inovadores, nomeadamente através das autoestradas do mar, das aplicações telemáticas e do desenvolvimento das infraestruturas auxiliares necessárias para alcançar, sobretudo, os objetivos relacionados com o ambiente e a segurança destes serviços, bem como o estabelecimento das estruturas de governação relevantes;
- c) Facilitar as operações de transporte multimodal, incluindo os fluxos de informação que as acompanham, e reforçar a cooperação entre os prestadores de serviços de transporte;
- d) Estimular a eficiência em matéria de recursos e de emissões de carbono, nomeadamente nos domínios da tração de veículos, da condução/propulsão e do planeamento de sistemas e de operações;

- e) Analisar e fornecer informações sobre as características e o desempenho das frotas, os requisitos administrativos e os recursos humanos;
- f) Melhorar as ligações com as zonas mais vulneráveis e isoladas da União, nomeadamente as regiões ultraperiféricas, insulares, remotas e montanhosas.

Artigo 33.º

Novas tecnologias e inovação

A fim de que a rede global possa acompanhar a evolução e as implantações tecnológicas inovadoras, deve procurar-se, nomeadamente:

- a) Apoiar e promover a descarbonização dos transportes, mediante a transição para tecnologias de transporte inovadoras e sustentáveis;
- b) Possibilitar a descarbonização de todos os modos de transporte estimulando a eficiência energética, introduzir sistemas de propulsão alternativos, incluindo sistemas de fornecimento de eletricidade, e disponibilizar as infraestruturas correspondentes. Estas infraestruturas podem incluir as redes e os outros equipamentos necessários ao abastecimento energético, ter em conta a interface infraestrutura-veículo e abranger as aplicações telemáticas;
- c) Melhorar a segurança e a sustentabilidade da circulação de pessoas e do transporte de mercadorias;

- d) Melhorar o funcionamento, a gestão, as acessibilidades, a interoperabilidade, a multimodalidade e a eficiência da rede, nomeadamente através da bilhética multimodal e da coordenação dos horários dos percursos;
- e) Promover formas eficientes de prestar informação acessível e compreensível a todos os cidadãos sobre interligações, interoperabilidade e multimodalidade;
- f) Promover medidas para reduzir os custos externos, nomeadamente o congestionamento, os danos para a saúde e todos os tipos de poluição, incluindo o ruído e as emissões;
- g) Introduzir tecnologias de segurança e normas de identificação compatíveis nas redes;
- h) Melhorar a resistência às alterações climáticas;
- i) Prosseguir o desenvolvimento e a implantação de aplicações telemáticas no âmbito de um modo de transporte e entre os vários modos.

Artigo 34.º

Infraestruturas seguras

Os Estados-Membros devem ter devidamente em conta a necessidade de garantir que as infraestruturas de transportes ofereçam um nível adequado de segurança na movimentação de passageiros e mercadorias.

Artigo 35.º

Resistência das infraestruturas às alterações climáticas e às catástrofes naturais

No planeamento das infraestruturas, os Estados-Membros devem ter devidamente em conta a necessidade de melhorar a resistência às alterações climáticas e às catástrofes naturais.

Artigo 36.º

Proteção do ambiente

A avaliação ambiental dos planos e projetos deve ser efetuada de acordo com a lei da União, nomeadamente as Diretivas 92/43/CEE, 2000/60/CE, 2001/42/CE, 2009/147/CE e 2011/92/UE.

Artigo 37.º

Acessibilidade para todos os utilizadores

As infraestruturas de transportes devem permitir a mobilidade e acessibilidade contínuas a todos os utilizadores, em especial os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida e os passageiros com deficiência.

A conceção e a construção das infraestruturas de transportes devem cumprir os requisitos aplicáveis previstos na lei da União.

CAPÍTULO III

REDE PRINCIPAL

Artigo 38.º

Identificação da rede principal

1. A rede principal, ilustrada nos mapas contidos no Anexo I, é constituída pelas partes da rede global que têm maior importância estratégica para a consecução dos objetivos da política de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, e deve refletir a evolução da procura de tráfego e as necessidades de transporte multimodal. A rede principal deve contribuir, nomeadamente, para dar resposta à mobilidade crescente, para garantir elevados padrões de segurança e para desenvolver um sistema de transportes com baixo teor de carbono.
2. A rede principal deve estar interligada ao nível dos nós e oferecer interligações entre os Estados-Membros e com as redes de infraestruturas de transportes dos países vizinhos.
3. Sem prejuízo do artigo 1.º, n.º 4, e do artigo 41.º, n.ºs 2 e 3, os Estados-Membros devem adotar as medidas necessárias para que a rede principal seja desenvolvida nos termos do presente capítulo até 31 de dezembro de 2030.

Até 31 de dezembro de 2023, a Comissão deve efetuar uma análise da implantação da rede principal nos termos do artigo 54.º.

Artigo 39.º

Requisitos da infraestrutura

1. Devem ser tidas em conta as tecnologias inovadoras, as aplicações telemáticas e as medidas regulamentares e de governação para a gestão da utilização da infraestrutura, de modo a assegurar uma utilização eficiente, em termos de recursos, da infraestrutura de transportes no transporte de passageiros e de mercadorias e a oferecer capacidade suficiente.
2. A infraestrutura da rede principal deve cumprir todos os requisitos estabelecidos no Capítulo II. Além disso, e sem prejuízo do n.º 3, a infraestrutura da rede principal deve cumprir os seguintes requisitos:
 - a) No que se refere à infraestrutura de transporte ferroviário:
 - i) plena eletrificação das vias férreas e, desde que necessário para operações com comboios elétricos, dos ramais,
 - ii) linhas de transporte de mercadorias da rede principal conforme indicado no Anexo I: no mínimo, 22,5 t de carga por eixo, 100 km/h de velocidade e a possibilidade de circulação de comboios com 740 m de comprimento,
 - iii) plena implantação do ERTMS,

- iv) bitola nominal da via para as novas linhas ferroviárias: 1 435 mm, exceto nos casos em que a nova linha seja uma extensão de uma rede cuja bitola seja diferente e separada da das principais linhas da União.

As redes isoladas estão isentas dos requisitos i) a iii);

- b) No que se refere às infraestruturas de transporte por vias navegáveis interiores e de transporte marítimo:
 - disponibilidade de combustíveis alternativos menos poluentes;
- c) No que se refere à infraestrutura de transporte rodoviário:
 - requisitos ao abrigo do artigo 17.º, n.º 3, alíneas a) ou b);
 - criação de áreas de descanso nas autoestradas de 100 em 100 km, aproximadamente, de acordo com as necessidades da sociedade, do mercado e do ambiente, nomeadamente a fim de oferecer espaço de estacionamento adequado aos utilizadores comerciais da estrada com um nível de segurança adequado;
 - disponibilização de combustíveis alternativos menos poluentes.
- d) No que se refere à infraestrutura de transporte aéreo:
 - capacidade para disponibilizar combustíveis alternativos menos poluentes.

3. No que respeita à infraestrutura de transporte ferroviário, e sem prejuízo da Diretiva 2008/57/CE, a Comissão pode conceder isenções, a pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, no que se refere ao comprimento do comboio, ao ERTMS, à carga por eixo, à eletrificação e à velocidade.

No que respeita à infraestrutura de transporte rodoviário, a Comissão pode conceder isenções, a pedido de um Estado-Membro, ao disposto no artigo 17.º, n.º 3, alíneas a) ou b), em casos devidamente justificados, desde que seja garantido um nível de segurança adequado.

Os casos devidamente justificados referidos no presente número incluem os casos em que os investimentos de infraestrutura não se justificam em termos de rentabilidade socioeconómica.

Artigo 40.º

Desenvolvimento da rede principal

A infraestrutura de transportes incluída na rede principal deve ser desenvolvida de acordo com as disposições relevantes do Capítulo II.

Artigo 41.º

Nós de ligação da rede principal

1. Os nós de ligação da rede principal são estabelecidos no Anexo II, e incluem:
 - a) os nós urbanos, nomeadamente os seus portos e aeroportos;
 - b) os portos marítimos e os portos das vias navegáveis interiores;
 - c) os pontos de travessia de fronteiras com países vizinhos;
 - d) os terminais rodoferroviários;
 - e) os aeroportos destinados a mercadorias e a passageiros.
2. Os portos marítimos da rede principal indicados no anexo II, parte 2, devem estar interligados às infraestruturas de transporte ferroviário e rodoviário e, se possível, das vias navegáveis interiores, da rede transeuropeia de transportes, até 31 de dezembro de 2030, salvo se limitações físicas o impedirem.
3. Os aeroportos principais indicados no anexo II, parte 2, devem estar interligados às infraestruturas de transporte ferroviário e rodoviário da rede transeuropeia de transportes até 31 de dezembro de 2050, salvo se limitações físicas o impedirem. Tendo em conta a procura potencial de tráfego, esses aeroportos devem ser integrados, se possível, na rede ferroviária de alta velocidade.

CAPÍTULO IV

IMPLANTAÇÃO DA REDE PRINCIPAL

POR MEIO DE CORREDORES DA REDE PRINCIPAL

Artigo 42.º

Instrumento dos corredores da rede principal

1. Os corredores da rede principal são um instrumento destinado a facilitar a implantação coordenada da rede principal. A fim de criar um transporte multimodal eficiente em termos de recursos e de contribuir para a coesão através de uma cooperação territorial reforçada, os corredores da rede principal devem centrar-se nos seguintes aspetos:
 - a) integração modal;
 - b) interoperabilidade;
 - c) desenvolvimento coordenado da infraestrutura, nomeadamente nos troços transfronteiriços e nos pontos de estrangulamento.

2. Os corredores da rede principal devem permitir aos Estados-Membros a adoção de uma abordagem coordenada e sincronizada no que respeita aos investimentos na infraestrutura, de modo a gerir as capacidades da forma mais eficiente possível. Os corredores da rede principal devem apoiar a implantação de sistemas de gestão de tráfego interoperáveis a nível global, e, se adequado, recorrer à inovação e às novas tecnologias.

Artigo 43.º

Definição dos corredores da rede principal

1. Os corredores da rede principal abrangem os fluxos de longa distância mais importantes dessa rede e visam, em especial, melhorar as ligações transfronteiriças no interior da União.
2. Os corredores da rede principal devem ser multimodais e abertos à inclusão de todos os modos de transporte abrangidos pelo presente regulamento. Devem atravessar pelo menos duas fronteiras e envolver, se possível, pelo menos três modos de transporte, incluindo, se adequado, as autoestradas do mar.

Artigo 44.º

Lista de corredores da rede principal

1. A lista dos corredores da rede principal consta da parte I do anexo I do Regulamento (UE) n.º .../2013*. Os Estados-Membros devem participar, de acordo com o presente capítulo, nesses corredores da rede principal.
2. A Comissão deve disponibilizar mapas indicativos esquemáticos dos corredores da rede principal num formato facilmente acessível ao público.

* JO: inserir o número do regulamento constante do documento PE-CONS 76/13.

Artigo 45.º

Coordenação dos corredores da rede principal

1. A fim de facilitar a implantação coordenada dos corredores da rede principal, do ERTMS e das autoestradas do mar, a Comissão deve nomear um ou mais coordenadores europeus, em concertação com os Estados-Membros em causa e depois de consultar o Parlamento Europeu e o Conselho.
2. O coordenador europeu deve ser nomeado, em especial, em função do seu conhecimento das questões relativas aos transportes e ao financiamento e/ou à avaliação socioeconómica e ambiental dos principais projetos, bem como em função da sua experiência das instituições europeias.
3. A decisão da Comissão relativa à nomeação do coordenador europeu deve especificar o modo como devem ser exercidas as funções referidas no n.º 5.
4. O coordenador europeu age em nome e por conta da Comissão, que faculta o necessário apoio logístico. O mandato do coordenador europeu abrange um único corredor da rede principal, a implantação do ERTMS ou das autoestradas do mar, respetivamente.

5. O coordenador europeu deve:
- a) Apoiar a implantação coordenada do corredor da rede principal, e nomeadamente a execução atempada do plano de atividades desse corredor;
 - b) Elaborar o plano de atividades do corredor, em colaboração com os Estados-Membros, e acompanhar a sua execução;
 - c) Consultar o Fórum do corredor sobre esse plano e a sua execução;
 - d) Informar os Estados-Membros, a Comissão e, conforme adequado, todas as demais entidades diretamente envolvidas na implantação do corredor da rede principal, de quaisquer dificuldades registadas, em especial quando existam entraves ao desenvolvimento de um corredor, a fim de contribuir para que sejam encontradas as soluções adequadas;
 - e) Elaborar um relatório anual para o Parlamento Europeu, o Conselho, a Comissão e os Estados-Membros em causa, acerca dos progressos realizados na implantação do corredor da rede principal;
 - f) Analisar a procura de serviços de transporte, as possibilidades em matéria de fundos de investimento e de financiamento e as medidas a adotar e condições a satisfazer para facilitar o acesso a esses fundos ou financiamentos, e formular recomendações adequadas.

6. O coordenador europeu pode consultar, em conjunto com os Estados-Membros em causa, as autoridades regionais e locais, os operadores e os utilizadores dos transportes e os representantes da sociedade civil no que diz respeito ao plano de atividades e à sua execução.
7. Os Estados-Membros em causa devem colaborar com o coordenador europeu e fornecer-lhe toda a informação necessária para o exercício das funções definidas no presente artigo, incluindo a informação sobre o desenvolvimento de corredores constante de quaisquer planos nacionais de infraestruturas relevantes.
8. Sem prejuízo dos procedimentos aplicáveis estabelecidos na legislação da União e nacional, a Comissão deve solicitar o parecer do coordenador europeu quando da análise dos pedidos de financiamento da União para os corredores da rede principal pelos quais o coordenador europeu é responsável, a fim de garantir a coerência e o progresso no desenvolvimento de cada corredor.
9. Caso o coordenador europeu não consiga levar a cabo o seu mandato de maneira satisfatória, e nos termos do previsto no presente artigo, a Comissão pode, a qualquer momento, em concertação com o Estado-Membro em causa, retirar a sua nomeação. Pode ser nomeado um substituto de acordo com o procedimento previsto no n.º 1.

Artigo 46.º

Governança dos corredores da rede principal

1. Para cada corredor da rede principal, o coordenador europeu competente deve ser assistido no desempenho das suas funções, no que diz respeito ao plano de trabalho e à sua execução, por um secretariado e por um fórum consultivo (o Fórum do corredor). Em concertação com os Estados-Membros em causa, o Fórum do corredor deve ser criado e presidido pelo coordenador europeu. Os Estados-Membros competentes devem dar o seu acordo à participação do Fórum do corredor no que diz respeito à sua parte do corredor da rede principal.
2. Com o acordo dos Estados-Membros em causa, o coordenador pode criar e presidir a grupos de trabalho relativos ao corredor, consagrados aos seguintes aspetos:
 - a) integração modal;
 - b) interoperabilidade;
 - c) desenvolvimento coordenado da infraestrutura nos troços transfronteiriços.

Artigo 47.º
Plano de atividades

1. No prazo de ...*, o coordenador europeu deve apresentar aos Estados-Membros em causa um plano de atividades em que seja analisado o desenvolvimento do corredor. Depois de aprovado pelos Estados-Membros em causa, o plano de atividades é apresentado, para informação, ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão.

O plano de atividades deve incluir, em especial, uma descrição das características, dos troços transfronteiriços e dos objetivos do corredor da rede principal, fazendo referência aos objetivos e às prioridades definidos nos artigos 4.º e 10.º. O plano de atividades deve incluir uma análise dos seguintes aspetos:

- a) Implantação de sistemas interoperáveis de gestão do tráfego;
- b) Um plano destinado a eliminar as barreiras físicas, técnicas, operacionais e administrativas no âmbito dos modos de transporte e entre estes, e aumentar a eficiência dos transportes e serviços multimodais;
- c) Conforme adequado, medidas destinadas a melhorar a capacidade administrativa e técnica em matéria de conceção, planeamento, desenho, contratação, execução e monitorização dos projetos de interesse comum;

* JO: inserir a data correspondente a um ano após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

- d) Possíveis impactos das alterações climáticas na infraestrutura e, conforme adequado, propostas de medidas para reforçar a resistência às condições climáticas;
- e) Medidas a tomar para atenuar as emissões de gases com efeito de estufa, o ruído e, se adequado, outros impactos ambientais negativos.

O plano de atividades deve incluir informações pormenorizadas dos processos de consulta pública que apoiem o seu desenvolvimento e a sua execução.

O plano de atividades deve ainda compreender uma análise dos investimentos necessários, designadamente:

- a lista dos projetos de alargamento, renovação ou reimplantação da infraestrutura de transportes a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, para cada modo de transporte implicado no corredor da rede principal;
- as várias fontes previstas, em parceria com os Estados-Membros em causa, para efeitos de financiamento, a nível internacional, nacional, regional, local e da União, incluindo, se possível, sistemas de financiamento cruzado e capitais privados, bem como o montante dos compromissos já assumidos e, quando aplicável, a referência à contribuição da União prevista no âmbito dos programas de financiamento da União.

2. Sob reserva do artigo 1.º, n.º 4, e do artigo 54.º, e após aprovação pelos Estados-Membros em causa, a Comissão pode adotar atos de execução para a dimensão transfronteiriça e horizontal dos planos de atividades relativos ao corredor da rede principal.

Uma vez esses atos de execução adotados, a Comissão deve adaptá-los, após aprovação pelos Estados-Membros em causa, a fim de ter em conta os progressos realizados, os atrasos surgidos ou a atualização dos programas nacionais.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 52.º, n.º 2.

3. O coordenador europeu deve apoiar os Estados-Membros na execução do plano de atividades, especialmente no que se refere:
- a) Ao plano de investimentos, aos custos associados e ao cronograma de execução, considerados necessários para a implantação dos corredores da rede principal;
 - b) À definição de medidas destinadas a promover a introdução de novas tecnologias na gestão do tráfego e da capacidade e, se necessário, à redução dos custos externos, nomeadamente das emissões de gases com efeito de estufa e do ruído.

Artigo 48.º

Cooperação com os corredores de transporte ferroviário de mercadorias

1. É assegurada uma coordenação adequada entre os corredores da rede principal e os corredores de transporte ferroviário de mercadorias previstos no Regulamento (UE) n.º 913/2010, a fim de evitar a sobreposição de esforços, em especial no estabelecimento do plano de atividades ou na criação de grupos de trabalho.
2. As disposições do presente Capítulo não prejudicam as estruturas de governação previstas no Regulamento (UE) n.º 913/2010.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES COMUNS

Artigo 49.º

Atualização e elaboração de relatórios

1. Os Estados-Membros devem informar periodicamente a Comissão de forma completa e transparente sobre os progressos realizados na execução dos projetos e nos investimentos efetuados com esse objetivo. Essas informações devem incluir a transmissão dos dados anuais, se possível através do sistema interativo de informação geográfica e técnica para a rede transeuropeia de transportes (TENtec). Deve incluir também todos os dados relevantes relativos a projetos de interesse comum que beneficiem de financiamento da União.

A Comissão deve assegurar que o TENtec seja facilmente acessível ao público e inclua informações específica por projeto e atualizada sobre as formas e os montantes de cofinanciamento da União, bem como sobre o progresso de cada projeto.

A Comissão deve garantir que o TENtec não divulgue informações que sejam confidenciais do ponto de vista comercial ou que sejam suscetíveis de prejudicar ou influenciar indevidamente qualquer processo de concurso público num Estado-Membro.

A Comissão disponibiliza informações sobre a assistência financeira prestada ao abrigo de outra legislação da União, incluindo o Fundo de Coesão, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, a iniciativa Horizonte 2020, e sob a forma de empréstimos e de instrumentos de financiamento estabelecidos pelo Banco Europeu de Investimento.

2. Os Estados-Membros devem fornecer à Comissão os resumos dos planos e programas nacionais que estão a elaborar tendo em vista o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. Uma vez adotados, os Estados-Membros devem enviar os planos e programas nacionais à Comissão, para informação.

3. De dois em dois anos, a partir de ...*, a Comissão deve publicar um relatório sobre os progressos na sua aplicação, a submeter para informação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões. Esse relatório deve abranger a utilização das várias formas de assistência financeira referidas no n.º 1, para os vários modos de transporte e outros elementos da rede principal e da rede global em cada Estado-Membro.

Esse relatório deve igualmente analisar o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. Deve delinear a coordenação pela Comissão de todas as formas de assistência financeira com vista a assegurar uma aplicação coerente das orientações da RTE-T em conformidade com os seus objetivos e prioridades.

4. Sob reserva do artigo 172.º, segundo parágrafo, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 53.º do presente regulamento, no que diz respeito à adaptação dos Anexos I e II de modo a ter em conta as eventuais alterações que resultem dos limiares quantitativos estabelecidos nos artigos 14.º, 20.º, 24.º e 27.º do presente regulamento. Na adaptação desses anexos, a Comissão deve:

- a) Incluir as plataformas logísticas, os terminais de mercadorias, os terminais rodoferroviários, os portos das vias navegáveis interiores, os portos marítimos e os aeroportos da rede global, se ficar demonstrado que o seu volume médio de tráfego nos últimos dois anos é superior ao limiar aplicável;

* JO: inserir data de entrada em vigor do presente regulamento.

- b) Excluir as plataformas logísticas, os terminais de mercadorias, os terminais rodoferroviários, os portos das vias navegáveis interiores, os portos marítimos e os aeroportos da rede global, se ficar demonstrado que o volume médio de tráfego nos últimos seis anos é inferior ao limiar aplicável;
- c) Ajustar os mapas da infraestrutura rodoviária, 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 deve admitir nenhum ajuste no alinhamento dos itinerários para além do permitido pelo procedimento aplicável de aprovação de projetos.

As adaptações previstas nas alíneas a) e b) devem basear-se nos dados estatísticos disponíveis mais recentes publicados pelo Eurostat e, caso estes não estejam disponíveis, pelos serviços nacionais de estatística dos Estados-Membros. As adaptações previstas na alínea c) devem basear-se nas informações facultadas pelos Estados-Membros em causa de acordo com o artigo 54.º, n.º 1.

5. Os projetos de interesse comum respeitantes a infraestruturas recentemente incluídas na rede transeuropeia de transportes por meio de atos delegados são elegíveis para efeitos do artigo 7.º, n.º 5, a partir da data de entrada em vigor desses atos delegados adotados nos termos do n.º 4 do presente artigo.

Os projetos de interesse comum respeitantes a infraestruturas não incluídas na 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 4 do presente artigo. O fim da elegibilidade não afeta as decisões de financiamento ou de concessão de subvenções adotadas pela Comissão antes dessa data.

6. Sob reserva do artigo 172.º, segundo parágrafo, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 53.º do presente regulamento, no que diz respeito à adaptação do anexo III para incluir ou adaptar mapas indicativos de países vizinhos, com base em acordos de alto nível sobre redes de infraestruturas de transportes entre a União e os países vizinhos em causa.

Artigo 50.º

Relação com partes interessadas públicas e privadas

1. Os projetos de interesse comum dizem respeito a todas as partes interessadas diretamente envolvidas. Os referidos projetos podem envolver outras entidades para além dos Estados-Membros, que podem ser autoridades regionais e locais, gestores e utilizadores da infraestrutura ou ainda a indústria e a sociedade civil.
2. Na fase de planeamento e construção de um projeto devem ser respeitados, se adequado, os procedimentos nacionais relativos às autoridades regionais e locais e à sociedade civil local afetadas por um projeto de interesse comum. A Comissão apoia o intercâmbio de boas práticas neste domínio.

3. As partes interessadas a que se refere o n.º 1 podem recorrer, no âmbito das suas competências e para além do Mecanismo Interligar a Europa e do Fundo de Coesão, a outros programas europeus específicos, nomeadamente os que apoiam o desenvolvimento regional, a "Cooperação Territorial Europeia", "Investigação e Inovação" ou "Ambiente e ações no domínio do clima". Deste modo, as partes interessadas podem contribuir para a realização dos objetivos do presente regulamento e além disso reforçar especificamente:
- a) O aumento da mobilidade regional, promovendo assim o acesso à rede transeuropeia de transportes para todas as regiões da União;
 - b) A promoção de projetos transfronteiriços;
 - c) A integração de nós urbanos na rede transeuropeia de transportes (incluindo a promoção da mobilidade urbana sustentável);
 - d) A promoção de soluções de transporte sustentáveis, como uma maior acessibilidade pelos transportes públicos, as aplicações telemáticas, os terminais intermodais/cadeias de transporte multimodal, os modos de transporte com baixo teor de carbono e outras soluções inovadoras de transporte, bem como as melhorias ambientais;
 - e) A intensificação da cooperação entre as diferentes partes interessadas.

Artigo 51.º

Princípios subjacentes

*à avaliação da análise dos custos e benefícios socioeconómicos
e do valor acrescentado europeu*

Com base nos objetivos fixados no artigo 4.º, a Comissão deve publicar os princípios subjacentes que utiliza para avaliar os custos e os benefícios socioeconómicos e o valor acrescentado europeu no que diz respeito aos projetos de interesse comum que procuram obter financiamento da União.

Artigo 52.º

Procedimento de Comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota 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 53.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 os atos delegados a que se refere o artigo 49.º, n.ºs 4 e 6, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a partir de ...*. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes delegados pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é renovada tacitamente por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuseram pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 49.º, n.ºs 4 e 6, 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 ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

* JO: inserir a data da entrada em vigor do presente regulamento.

5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 49.º, n.ºs 4 e 6, só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e ao Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 54.º

Revisão

1. Em 31 de dezembro de 2023, a Comissão, tendo consultado convenientemente os Estados-Membros e com o auxílio dos coordenadores europeus, deve efetuar uma análise da implantação da rede principal, avaliando:
- a) O cumprimento das disposições estabelecidas no 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 efetuar alterações ao presente regulamento.

A avaliação deve ter igualmente em conta, entre outros aspetos, o impacto da evolução dos padrões do tráfego e a evolução dos planos de investimento em infraestruturas.

Para além dessa análise, a Comissão deve avaliar, em cooperação com os Estados-Membros, se devem ser incluídas na rede principal novas secções, como alguns ex-projetos transfronteiriços prioritários enumerados na Decisão n.º 661/2010/UE. Se apropriado, a Comissão apresenta uma proposta legislativa.

2. Ao efetuar essa análise, a Comissão deve verificar se a rede principal, conforme previsto no presente regulamento, pode cumprir os requisitos do Capítulo III até 2030, tendo simultaneamente em conta a situação económica e orçamental na União e em cada Estado-Membro. A Comissão deve também ponderar, em concertação com os Estados-Membros, se a rede principal deve ser alterada tendo em conta a evolução dos fluxos de transporte e os planos nacionais de investimento. Se necessário, a Comissão pode apresentar uma proposta de alteração do presente regulamento.

No âmbito dessa proposta, a Comissão pode igualmente especificar a data para a conclusão da rede global, conforme estabelecido no artigo 9.º, n.º 2.

Artigo 55.º

Autoridade de contacto única

Os Estados-Membros podem designar uma autoridade de contacto única para facilitar e coordenar o processo de aprovação de projetos de interesse comum, nomeadamente de projetos transfronteiriços, em conformidade com a lei aplicável da União.

Artigo 56.º

Atraso na conclusão da rede principal

Em caso de atraso significativo no lançamento ou na conclusão dos trabalhos da rede principal, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros em causa que indiquem as razões para tal. Os Estados-Membros dispõem de um prazo de três meses para indicar essas razões. Com base na resposta obtida, a Comissão deve consultar os Estados-Membros em causa de modo a resolver o problema que deu origem ao atraso.

Artigo 57.º

Isenções

As disposições relativas às vias férreas e, em particular, os requisitos no sentido de ligar os aeroportos e portos às vias férreas não se aplicam a Chipre nem a Malta enquanto não forem criados sistemas ferroviários nos seus territórios.

Artigo 58.º

Disposições transitórias

1. As decisões de financiamento adotadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 680/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, com base na Decisão n.º 661/2010/UE, que estejam em curso à data de entrada em vigor do presente regulamento, continuam a reger-se pela Decisão n.º 661/2010/UE na versão em vigor em ...*.
2. As referências a projetos prioritários enumerados no Anexo III da Decisão n.º 661/2010/UE devem entender-se como sendo referências à rede principal definida no presente regulamento.

Artigo 59.º

Revogação

Sem prejuízo do artigo 58.º do presente regulamento e do artigo 7.º, n.º2, alínea d) do Regulamento (UE) n.º .../2013**, é revogada a Decisão n.º 661/2010/UE.

¹ Regulamento (CE) n.º 680/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia, (JO L 162 de 22.6.2007, p. 1).

* JO: inserir a data: um dia antes da entrada em vigor do presente regulamento.

** JO: inserir número do regulamento constante do documento PE-CONS 76/13.

Artigo 60.º
Entrada em vigor

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

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

Feito em Estrasburgo,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente