



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

Bruxelas, 23 de maio de 2024
(OR. en)

2021/0420(COD)

PE-CONS 56/24

TRANS 121
CODEC 632

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede
transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e
o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga
o Regulamento (UE) n.º 1315/2013

REGULAMENTO (UE) 2024/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ...

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário³,

¹ JO C 290 de 29.7.2022, p. 120.

² JO C 498 de 30.12.2022, p. 68.

³ Posição do Parlamento Europeu de 24 de abril de 2024 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de

Considerando o seguinte:

- (1) A Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» estabelece um objetivo de neutralidade climática a alcançar pela União até 2050, bem como um objetivo claro de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990. Estes objetivos são fixados como meta no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴.
- (2) As emissões dos transportes representam cerca de 25 % do total de emissões de gases com efeito de estufa da União e estas emissões aumentaram nos últimos anos. Por conseguinte, o Pacto Ecológico Europeu apela a uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes, para que a UE se torne numa economia com impacto neutro no clima até 2050, enquanto, ao mesmo tempo, porfia na sua ambição de poluição zero, tal como expresso na Comunicação da Comissão, de 12 de maio de 2021, intitulada «Caminho para um planeta saudável para todos Plano de ação da UE: "Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo».

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

- (3) A Comunicação da Comissão, de 9 de dezembro de 2020, intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes na senda do futuro» («Comunicação da Comissão sobre a Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente») define «marcos» para nortear o caminho do sistema europeu de transportes para alcançar os objetivos de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente. Preconiza um aumento da quota de mercado do tráfego ferroviário de mercadorias de 50 % até 2030 e a duplicação desse tráfego até 2050, enquanto a quota de mercado do transporte por vias navegáveis interiores e do transporte marítimo de curta distância deverá aumentar 25 % até 2030 e 50 % até 2050 e o tráfego ferroviário de alta velocidade deverá duplicar até 2030 e triplicar até 2050. Além disso, até 2030, deverão circular nas estradas da União, pelo menos, 30 milhões de automóveis e 80 000 camiões sem emissões, e, até 2050, a quase totalidade de automóveis, carrinhas, autocarros e veículos pesados novos com zero emissões. Acresce que, até 2030, as viagens coletivas programadas de menos de 500 km deverão ser neutras em termos de carbono na União e, até 2030, deverão existir, pelo menos, 100 cidades com impacto neutro no clima na Europa.
- (4) A realização da rede transeuropeia de transportes cria as condições favoráveis em termos de infraestrutura para tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis, acessíveis e inclusivos, disponibilizar amplamente alternativas sustentáveis num sistema de transporte multimodal e criar os incentivos adequados para impulsionar a transição, nomeadamente assegurando uma transição justa, em consonância com os objetivos apresentados na Recomendação do Conselho, de 16 de junho de 2022, que visa assegurar uma transição justa para a neutralidade climática⁵.

⁵ JO C 243 de 27.6.2022, p. 35.

- (5) O planeamento, o desenvolvimento e a exploração da rede transeuropeia de transportes deverão permitir a utilização de formas sustentáveis de transporte, fornecer soluções mais adequadas de transporte multimodal e interoperável e reforçar a integração intermodal de toda a cadeia logística, contribuindo assim para o bom funcionamento do mercado interno, através da criação das artérias necessárias para garantir o fluxo contínuo do transporte de passageiros e mercadorias em toda a União e da criação de ligações de transporte sem descontinuidades com países vizinhos. Além disso, a rede deverá ajudar a reforçar a coesão económica, social e territorial, assegurando a acessibilidade e a conectividade de todas as regiões da União, incluindo uma melhor conectividade das regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, rurais, insulares, periféricas e montanhosas, e das zonas escassamente povoadas. O desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deverá também permitir uma mobilidade sem descontinuidades, segura e sustentável de mercadorias e pessoas, em toda a sua diversidade, e contribuir para maiores níveis de crescimento económico e de competitividade numa perspetiva global, garantindo as interconexões e a interoperabilidade das redes de transportes nacionais de uma forma sustentável e eficiente em termos de recursos.
- (6) O crescimento do tráfego provocou um aumento dos congestionamentos no transporte internacional. A fim de garantir a mobilidade dos passageiros e das mercadorias à escala internacional, a capacidade da rede transeuropeia de transportes e a utilização dessa capacidade deverão ser otimizadas e, se necessário, alargadas, eliminando os estrangulamentos da infraestrutura e garantindo as ligações em falta nos Estados-Membros e entre eles, e, se adequado, com os países vizinhos, e tendo em conta as negociações em curso com os países candidatos e potenciais candidatos.

- (7) A rede transeuropeia de transportes consiste, em grande medida, na infraestrutura existente. A fim de alcançar plenamente os objetivos da nova política da rede transeuropeia de transportes, deverão ser definidos requisitos uniformes em matéria de infraestruturas.
- (8) Os projetos de interesse comum deverão contribuir para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes através da construção de novas infraestruturas de transporte, da manutenção e modernização das infraestruturas existentes e da adoção de medidas que promovam uma utilização eficiente em termos de recursos e a resiliência da rede. Os projetos de interesse comum deverão apresentar valor acrescentado europeu. Esses projetos deverão também ser economicamente viáveis. Os projetos em zonas escassamente povoadas, ou os projetos que sejam essenciais para a dupla utilização da infraestrutura, cuja viabilidade económica possa ser difícil de demonstrar, uma vez que os benefícios da coesão social e territorial poderão ter um valor superior, deverão pelo menos contribuir positivamente para o desenvolvimento da rede com base numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos, tendo em conta as características específicas e as limitações da zona em causa.
- (9) Na execução dos projetos de interesse comum, deverão ser devidamente consideradas as circunstâncias específicas do projeto individual em causa. Sempre que possível, deverão ser exploradas sinergias com outras políticas, nomeadamente com as redes transeuropeias de energia ou de telecomunicações ou com infraestruturas de dupla utilização para fins militares, bem como com os aspetos relativos ao turismo, através da integração nas estruturas de engenharia civil, como pontes ou túneis, de infraestruturas para ciclovias – incluindo os percursos EuroVelo –, ou os aspetos relativos à segurança, através da integração de novas tecnologias, como a utilização de sensores em pontes.

- (10) A fim de garantir infraestruturas de transporte eficientes, resilientes e de elevada qualidade em todos os modos de transporte, o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deverá ter em conta a segurança e proteção da circulação de passageiros e mercadorias, o seu contributo em matéria de alterações climáticas e o impacto das alterações climáticas e eventuais catástrofes naturais e de origem humana nas infraestruturas e na acessibilidade de todos os utilizadores de transportes, em especial nas regiões mais afetadas pelos efeitos adversos dessas alterações.
- (11) A rede transeuropeia de transportes deverá contribuir para a melhoria da qualidade dos serviços, das condições sociais dos trabalhadores dos transportes e da acessibilidade de todos os utilizadores, incluindo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e outras pessoas em situações de vulnerabilidade, bem como para a prevenção e atenuação da pobreza nos transportes. Deverá ser dada especial atenção à dimensão do género para garantir a igualdade de acesso aos serviços e às infraestruturas.
- (12) Ao planearem as infraestruturas, os Estados-Membros e outros promotores de projetos deverão ter devidamente em conta as avaliações de risco e as medidas de adaptação destinadas a melhorar a resiliência, por exemplo, contra as alterações climáticas, as catástrofes naturais e as catástrofes de origem humana. Ao proporcionar novos incentivos ao desenvolvimento de formas de transporte sustentáveis e ao aplicar normas de alto nível para as infraestruturas de transporte ecológicas, a realização da rede transeuropeia de transportes contribuirá para o princípio de «não prejudicar significativamente», na aceção do artigo 17.º do Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho (Regulamento Taxonomia)⁶.

⁶ Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2020, relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088 (JO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

- (13) Tendo em conta a evolução das necessidades de infraestruturas da União e os objetivos de descarbonização, as conclusões do Conselho Europeu de julho de 2020, segundo as quais as despesas da UE deverão estar em consonância com os objetivos do Acordo de Paris e com o princípio de «não prejudicar significativamente», os projetos de interesse comum deverão ser avaliados com vista a assegurar a coerência da política da rede transeuropeia de transportes com os objetivos da União em matéria de política de transportes, ambiente e clima. Os Estados-Membros e outros promotores de projetos deverão realizar avaliações ambientais dos planos e projetos, incluindo, no caso de projetos para os quais o processo de adjudicação da avaliação de impacto ambiental não tenha sido iniciado à data de entrada em vigor do presente regulamento, a avaliação do princípio de «não prejudicar significativamente», com base nas mais recentes orientações e boas práticas disponíveis.

- (14) Deverá ser garantida a resiliência dos projetos de infraestruturas no âmbito do presente regulamento aos potenciais impactos adversos das alterações climáticas, através de uma avaliação da vulnerabilidade e dos riscos climáticos, incluindo através de medidas de adaptação pertinentes. Os projetos cuja avaliação de impacto ambiental tenha de ser realizada deverão ser sujeitos a uma avaliação da resiliência às alterações climáticas, e tanto os custos das emissões de gases com efeito de estufa como os efeitos positivos das medidas de atenuação das alterações climáticas deverão ser integrados na análise do custo-benefício. A avaliação da resiliência às alterações climáticas deverá ser realizada com base nas mais recentes boas práticas e orientações disponíveis. Tal contribui para a integração dos riscos relacionados com as alterações climáticas, bem como das avaliações da vulnerabilidade e da adaptação às alterações climáticas, nas decisões de investimento e de planeamento no âmbito do orçamento da União. Sem prejuízo de outros atos legislativos da UE, em especial atos de execução relativos às condições de afetação de apoio financeiro da União, a título do Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, a projetos de interesse comum, a obrigação de realizar uma avaliação da resistência às alterações climáticas deverá ser aplicável apenas aos projetos cujo processo de adjudicação da avaliação de impacto ambiental ainda não tenha sido iniciado à data de entrada em vigor do presente regulamento.
- (15) Os Estados-Membros e outros promotores de projetos deverão realizar avaliações ambientais dos planos e projetos de acordo com a legislação pertinente, a fim de evitar ou, quando tal não seja possível, mitigar ou compensar os impactos negativos no ambiente, como a fragmentação da paisagem, a impermeabilização dos solos e a poluição do ar e da água, bem como o ruído, e a fim de proteger eficazmente a biodiversidade.

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

- (16) Os interesses das autoridades regionais e locais, bem como das pessoas afetadas pelos projetos de interesse comum, deverão ser devidamente considerados nas fases de planeamento e construção dos projetos.
- (17) A definição da rede transeuropeia de transportes deverá basear-se numa metodologia comum e transparente, e refletir o mais elevado nível de planeamento de infraestruturas na União. Deverá ser multimodal, ou seja, deverá incluir todos os modos de transporte e suas conexões, bem como os sistemas relevantes de gestão do tráfego e da informação relativa à viagem.
- (18) O desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deverá ser alcançado, gradualmente, em três fases, e ter como objetivo geral a realização de uma rede multimodal e interoperável à escala europeia, que respeite simultaneamente normas elevadas de qualidade e os objetivos gerais de neutralidade climática e ambientais da União: a conclusão da rede principal até 2030, de uma rede principal alargada até 2040 e da rede global até 2050, salvo disposição em contrário do presente regulamento.
- (19) Além dos prazos de 2030 e 2050 já previstos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, deverá ser acrescentado um prazo intermédio até 2040 para garantir a conformidade da rede com o presente regulamento no que diz respeito à rede principal alargada que faça parte dos corredores europeus de transporte. O mesmo prazo intermédio deverá igualmente aplicar-se às novas normas da rede principal que sejam acrescentadas aos requisitos já previstos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, de modo a permitir a realização atempada dos investimentos necessários.

⁸ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (20) A infraestrutura de transportes funciona como uma rede, pelo que a não-conformidade ou a inoperabilidade de um pequeno segmento pode prejudicar a eficiência e a competitividade do sistema no seu conjunto e impedir que se tire partido de todos os benefícios da rede.
- (21) A rede transeuropeia de transportes deverá ser uma rede de transportes à escala europeia que garanta a acessibilidade e a conectividade de todas as regiões da União, incluindo as regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, rurais, insulares, periféricas e montanhosas, e as zonas escassamente povoadas, e que reforce a coesão social, económica e territorial entre essas regiões. Os requisitos aplicáveis às infraestruturas da rede transeuropeia de transportes deverão ser estabelecidos com vista a promover o desenvolvimento de uma rede de elevada qualidade em toda a União.
- (22) A rede transeuropeia de transportes deverá estar suficientemente equipada com infraestruturas para combustíveis alternativos, em conformidade com os prazos estabelecidos no Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹, a fim de garantir o seu apoio efetivo a favor da transição para uma mobilidade sem emissões ou com baixas emissões.
- (23) Além da rede principal, deverá ser definida uma rede principal alargada baseada nos troços prioritários da rede global que façam parte dos corredores europeus de transporte.

⁹ Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 1).

- (24) 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 de fronteira. Se possível, deverá ser assegurada a conexão desses nós, por caminho de ferro ou por estrada, ou por ambos, à rede transeuropeia de transportes, desde que tal seja economicamente viável e exequível. A metodologia assegurou a interconexão de todos os Estados-Membros e a integração das principais ilhas na rede principal.
- (25) A rede principal, com um prazo até 2030, e a rede principal alargada, com um prazo até 2040, deverão, salvo disposição em contrário do presente regulamento, constituir a base da rede de transportes multimodal e sustentável, representando os nós e ligações estrategicamente mais importantes da rede transeuropeia de transportes, de acordo com as necessidades de tráfego. Deverão estimular o desenvolvimento de toda a rede global e permitir que a ação da União incida nas componentes da rede transeuropeia de transportes com maior valor acrescentado europeu, em especial os troços transfronteiriços, as ligações em falta, os pontos de conexão multimodais e os principais estrangulamentos.
- (26) Certas normas atuais da rede principal deverão ser estendidas à rede principal alargada e à rede global, a fim de colher todos os benefícios da rede, aumentar a interoperabilidade entre os diferentes tipos de rede e permitir uma maior atividade com formas de transporte mais sustentáveis, incluindo através de uma maior digitalização e de outras soluções tecnológicas.

- (27) As isenções relativas a requisitos da infraestrutura aplicáveis à rede principal, à rede principal alargada e à rede global só deverão ser permitidas em casos devidamente justificados e sob certas condições. Tal deverá incluir os casos em que o investimento não seja justificável, ou quando existam condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, por exemplo em regiões ultraperiféricas e noutras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, ou em zonas de escassa ou de elevada densidade populacional, ou em que haja impactos negativos importantes sobre o ambiente ou a biodiversidade. Ao avaliar os pedidos de isenção dos Estados-Membros, a Comissão deverá ter em devida conta os possíveis impactos na interoperabilidade e na continuidade da rede, bem como o seu impacto nos troços conectados situados nos Estados-Membros vizinhos.
- (28) Uma rede ferroviária de um Estado-Membro, ou parte dela, com uma bitola diferente da bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm («rede isolada» para efeitos do presente regulamento) não deverá estar sujeita a determinadas normas e requisitos do presente regulamento, uma vez que tal não se justificaria em termos de rentabilidade económica devido às especificidades das redes isoladas. Essas especificidades decorrem do afastamento das redes isoladas de outras redes com a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm. Além disso, embora os Estados-Membros devam envidar todos os esforços possíveis para permitir a atribuição, em toda a rede, de um número mínimo de canais horários a comboios de mercadorias de comprimento igual ou superior a 740 metros, podem, ao avaliar esses esforços, ter em conta as características e os desafios específicos das redes isoladas e o facto de, nessas redes, essa atribuição nem sempre se justificar em termos socioeconómicos.

- (29) Deverá ser assegurada a integração da rede de infraestruturas terrestres, estabelecida através da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, com a dimensão marítima da rede transeuropeia de transportes. Para o efeito, deverá ser criado um Espaço Marítimo Europeu verdadeiramente sustentável, inteligente, contínuo e resiliente, a ser implementado em estreita cooperação com as estratégias europeias macrorregionais e as estratégias relativas às bacias marítimas, que abranja as antigas «autoestradas do mar», bem como todas as componentes das infraestruturas marítimas da rede transeuropeia de transportes. Na promoção de projetos de interesse comum, deverá ser dada especial atenção à promoção de melhores acessos às regiões ultraperiféricas e a outras regiões remotas, insulares e periféricas.
- (30) Os corredores de transporte ferroviário de mercadorias estabelecidos com base no Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ e os corredores da rede principal definidos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 são instrumentos políticos complementares, que visam objetivos estreitamente relacionados, em especial para promover serviços de transporte sustentáveis, eficientes e seguros. Embora a cooperação tenha sido frutuosa em muitos aspetos, verificou-se em certos casos uma sobreposição de atividades e a necessidade de melhorar o intercâmbio de informações. Além disso, os corredores de transporte ferroviário de mercadorias e os corredores da rede principal não estão totalmente alinhados geograficamente, o que limita a possibilidade de coordenação, por exemplo em questões como a aplicação dos requisitos da infraestrutura em toda a rede transeuropeia de transportes ou a melhoria da qualidade dos serviços ferroviários. Permanece, portanto, por explorar um importante potencial de racionalização, eficácia e sinergia.

¹⁰ 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).

- (31) Tal como referido na Comunicação da Comissão sobre a Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente, é necessário integrar os corredores da rede principal e os corredores de transporte ferroviário de mercadorias nos corredores europeus de transporte, a fim de aumentar as sinergias entre o planeamento das infraestruturas e as operações de transportes. Os corredores europeus de transporte deverão servir de instrumento para desenvolver fluxos sustentáveis e multimodais de transporte de mercadorias e de passageiros na Europa, e para desenvolver infraestruturas interoperáveis de elevada qualidade e elevado desempenho operacional. Como tal, deverão também servir de instrumento para concretizar a visão de criar de uma rede ferroviária altamente competitiva em toda a União.
- (32) Deverão aplicar-se aos corredores europeus de transporte novas prioridades operacionais, a fim de assegurar uma elevada qualidade dos serviços. Em especial, a governação do transporte ferroviário de mercadorias deverá envidar todos os esforços para assegurar que o tempo de paragem dos comboios de mercadorias que atravessem uma fronteira entre dois Estados-Membros não exceda, em média, 25 minutos e que, na sua maior parte, os comboios que atravessem, no mínimo, uma fronteira de um corredor europeu de transporte cheguem ao seu destino ou à fronteira externa da União à hora prevista ou com um atraso inferior a 30 minutos. O limite do tempo de paragem não deverá ser aplicável nos casos em que ocorra uma mudança de bitola. Além disso, também não deverá ser aplicável nas fronteiras entre dois Estados-Membros nos casos em que ainda não tenham sido suprimidos os controlos realizados no âmbito do Regulamento (UE) 2016/399 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹, que impõe, em especial, a realização de controlos de passageiros e de pessoal ferroviário dos comboios de passageiros e de mercadorias que atravessem fronteiras externas, e nos casos em que os controlos nos comboios realizados no âmbito do referido regulamento não permitam respeitar esse limite de tempo. As mudanças de bitola e os controlos nos comboios poderão provocar congestionamentos e tempos de espera mais longos na fronteira. Também não deverão ser tidos em conta os atrasos que ocorram em países terceiros que os comboios de mercadorias atravessem e que sejam imputáveis a esses países.

¹¹ Regulamento (UE) 2016/399 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, que estabelece o código da União relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras (Código das Fronteiras Schengen) (JO L 77 de 23.3.2016, p. 1).

- (33) Inicialmente, nos termos do Regulamento (UE) n.º 913/2010, os Estados-Membros que tivessem uma rede ferroviária cuja bitola fosse diferente da bitola da rede ferroviária principal da União não estavam obrigados a participar na criação de corredores de transporte de mercadorias nem no prolongamento de corredores existentes nos termos do referido regulamento. Esses Estados-Membros deverão ser autorizados a determinar, por um período temporário máximo de 10 anos, que o gestor ou gestores de infraestrutura responsáveis pela infraestrutura ferroviária no seu território não participem no conselho de gestão dos corredores de transporte de mercadorias no seu território.
- (34) O Regulamento (UE) n.º 913/2010 visa principalmente a organização e gestão dos corredores ferroviários internacionais para um transporte ferroviário de mercadorias competitivo. Sendo uma região insular, a Irlanda não dispõe de conexões ferroviárias com outros Estados-Membros. Além disso, nos termos do Regulamento (UE) n.º 913/2010, os Estados-Membros que tivessem uma rede ferroviária cuja bitola fosse diferente da bitola da rede ferroviária principal da União não estavam obrigados a participar na criação de corredores de transporte de mercadorias nem no prolongamento de corredores existentes. A Irlanda fez uso dessa possibilidade. Assim, não foi criado nenhum corredor de transporte ferroviário de mercadorias no território da Irlanda. À luz do que precede, dado o valor acrescentado limitado da participação das autoridades irlandesas e respetivos gestores de infraestrutura na governação dos corredores de transporte de mercadorias nos termos do Regulamento (UE) n.º 913/2010, a Irlanda deverá poder determinar que os representantes das suas autoridades e os gestores de infraestrutura responsáveis pela infraestrutura ferroviária no seu território não participem no conselho executivo ou no conselho de gestão dos corredores de transporte de mercadorias no seu território ou em nenhum dos dois.

- (35) Os corredores europeus de transporte deverão incluir os principais fluxos de transporte de longo curso e consistir nos principais eixos europeus de transporte multimodal, baseados nas várias partes da rede transeuropeia de transportes, atravessar fronteiras, e ser multimodais e abertos à inclusão de todos os modos de transporte abrangidos pelo presente regulamento, podendo também incluir países vizinhos.
- (36) Para criar a rede transeuropeia de transportes de uma forma rápida e coordenada, permitindo assim maximizar os efeitos de rede, os Estados-Membros interessados deverão assegurar que sejam tomadas medidas adequadas para concluir os projetos de interesse comum da rede principal, da rede principal alargada e da rede global nos prazos fixados, ou seja, em 2030, 2040 e 2050, respetivamente, salvo disposição em contrário do presente regulamento. Para o efeito, os Estados-Membros deverão assegurar a coerência dos planos nacionais de transporte e investimento com as prioridades estabelecidas no presente regulamento. Os Estados-Membros deverão ainda ter em conta, nomeadamente, as prioridades estabelecidas nos planos de trabalho dos coordenadores europeus e nos atos de execução adotados em conformidade com o presente regulamento. No entanto, o âmbito, a metodologia ou o calendário dos planos e programas nacionais continuam a ser da competência exclusiva dos Estados-Membros.
- (37) É necessário identificar os projetos de interesse comum que contribuam para a realização da rede transeuropeia de transportes e dos seus objetivos, e que correspondem às prioridades definidas no presente regulamento. A execução desses projetos depende do seu grau de maturidade, da sua conformidade com os procedimentos legais da União e nacionais, e da disponibilidade de recursos financeiros, sem prejuízo dos compromissos financeiros dos Estados-Membros ou da União.

- (38) Os projetos de interesse comum que visam desenvolver a rede transeuropeia de transportes em conformidade com os requisitos estabelecidos no presente regulamento têm valor acrescentado europeu, uma vez que contribuem para uma rede europeia de elevada qualidade, resiliente, interoperável e multimodal, reforçando a sustentabilidade, a coesão, a eficiência ou os benefícios para os utilizadores. O valor acrescentado europeu é mais elevado quando, além do seu valor potencial apenas para o respetivo Estado-Membro, resulta numa melhoria significativa das conexões de transporte ou dos fluxos de transporte entre Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país terceiro. A fim de garantir a sua execução, tais projetos transfronteiriços deverão ser objeto de uma intervenção prioritária da União.
- (39) A fim de cumprir os requisitos do presente regulamento, 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, e, se for caso disso, em conformidade com a Diretiva (UE) 2021/1187 do Parlamento Europeu e do Conselho¹², envidar todos os esforços possíveis para assegurar que esses projetos sejam executados de forma atempada e eficiente.

¹² Diretiva (UE) 2021/1187 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que estabelece medidas para facilitar a realização da rede transeuropeia de transportes (RTE- T) (JO L 258 de 20.7.2021, p. 1).

- (40) Ao efetuarem análises dos custos e benefícios socioeconómicos, os Estados-Membros deverão seguir uma abordagem reconhecida e harmonizada, a fim de permitir uma avaliação transparente e comparativa dos projetos de interesse comum. 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 Conselho¹³.
- (41) A cooperação com os países terceiros, incluindo os países vizinhos, é necessária para assegurar a interconexão e interoperabilidade das redes de infraestruturas da União e desses países. A União deverá, se for caso disso, promover projetos de interesse comum com esses países e garantir o cumprimento dos objetivos e dos requisitos de interoperabilidade da rede transeuropeia de transportes. Esses projetos deverão também estar alinhados com o objetivo de alcançar a neutralidade climática na União até 2050 e assegurar condições de concorrência equitativas no setor dos transportes, nomeadamente prevenindo a fuga de carbono.
- (42) A resiliência da rede europeia de transportes foi colocada em causa e posta à prova pelo impacto devastador da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia. Esta agressão redefiniu o panorama geopolítico, revelando a vulnerabilidade da União face a acontecimentos disruptivos imprevistos fora das fronteiras da União. O seu grande impacto nos mercados mundiais, como por exemplo na segurança alimentar mundial, evidenciou o facto de que o mercado interno da União e a sua rede de transportes não podem ser considerados de forma isolada quando se trata de definição de políticas da União. Hoje, mais do que nunca, são necessárias melhores ligações aos países parceiros vizinhos da União.

¹³ 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).

- (43) Tendo em conta o novo contexto geopolítico, a Comunicação da Comissão, de 12 de maio de 2022, intitulada «Plano de ação para a criação de corredores solidários UE-Ucrânia com vista a facilitar as exportações agrícolas e o comércio bilateral da Ucrânia com a UE», identifica vários grandes desafios em matéria de infraestruturas de transportes que a União e os seus países vizinhos têm de resolver para apoiar a economia e a recuperação da Ucrânia, permitir que os produtos agrícolas e outros produtos cheguem à União e aos mercados mundiais e assegurar que a conectividade com a União é consideravelmente reforçada tanto no que diz respeito às exportações como às importações. Para proporcionar uma maior conectividade com a União, a referida comunicação propôs uma avaliação da extensão dos corredores europeus de transporte à Ucrânia e à República da Moldávia.
- (44) Devido à guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia e à posição adotada pela Bielorrússia nesse conflito, a cooperação entre a União e a Rússia e a Bielorrússia no domínio da política da rede transeuropeia de transportes não é adequada nem é do interesse da União. Por conseguinte, a rede transeuropeia de transportes nesses dois países terceiros deverá ser interrompida. Consequentemente, a melhoria das ligações transfronteiriças com a Rússia e com a Bielorrússia no território dos Estados-Membros já não representa uma alta prioridade. Existem atualmente ligações entre a Finlândia, a Estónia, a Letónia, a Lituânia e a Polónia e estes dois países terceiros. Para refletir a redução da prioridade de construção e modernização dessas ligações, os últimos quilómetros de todas as ligações transfronteiriças com a Rússia e a Bielorrússia atualmente na rede principal deverão ser despromovidos, nos mapas incluídos no presente regulamento, para a rede global, para a qual apenas está previsto um prazo de implementação posterior, a saber 2050. No entanto, na eventualidade de haver uma transição democrática na Bielorrússia, a construção e modernização das ligações transfronteiriças do país com a União, em conformidade com o plano económico global para uma Bielorrússia democrática, assumiriam uma elevada prioridade, nomeadamente através da reintegração do país no regulamento.

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

(46) Para conseguir a transformação do setor dos transportes num sistema verdadeiramente multimodal de serviços de mobilidade sustentáveis e inteligentes, a União deverá construir uma rede de transportes de elevada qualidade que permita a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias a velocidades mínimas. Na promoção de projetos de interesse comum, a União deverá também prestar a devida atenção à criação de infraestruturas de via dupla para as infraestruturas ferroviárias afetadas por estrangulamentos de capacidade. Um transporte ferroviário de passageiros de alta velocidade competitivo oferece um elevado potencial de descarbonização do transporte. É necessário desenvolver uma rede ferroviária europeia de alta velocidade coerente e interoperável que ligue as suas capitais e as grandes cidades. As medidas que visam complementar as atuais linhas de alta velocidade com linhas concebidas para uma velocidade mínima de 160 km/h deverão, por sua vez, gerar efeitos de rede e promover uma rede mais coerente e um maior número de passageiros que viajam de comboio. Os requisitos de conceção das linhas de passageiros e de mercadorias em termos de velocidade deverão ser limitados a uma determinada percentagem dos troços ferroviários em causa, a fim de ter em conta a necessidade de flexibilidade nos troços ferroviários com características especiais devido a condicionalismos topográficos, de relevo ou de planeamento urbanístico, em que a velocidade tem de ser adaptada caso a caso, incluindo, entre outras coisas, as linhas de interligação, as vias de travessia das estações, os acessos aos terminais e as instalações de serviço ou depósitos. A Comissão deverá, a pedido dos Estados-Membros, conceder isenções a fim de permitir uma maior flexibilidade para além das percentagens específicas estabelecidas no presente regulamento, se for necessário e fundamentado. Aquando da modernização das infraestruturas, os Estados-Membros são incentivados a analisar as possibilidades de as conceber para maior velocidade, como previsto no anexo I da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴. Como complemento dos comboios de alta velocidade, os comboios noturnos representam uma forma sustentável de viajar longas distâncias em toda a União.

¹⁴ Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

- (47) Deverá ser criada uma rede de transporte ferroviário de mercadorias mais sustentável, resiliente e fiável em toda a Europa, com vista a reforçar a competitividade do transporte multimodal e combinado. As infraestruturas do transporte ferroviário combinado e dos terminais deverão ser modernizadas para que o transporte intermodal seja efetuado principalmente por caminho de ferro, vias navegáveis interiores ou transporte marítimo de curta distância, e para que os trajetos iniciais ou finais, ou ambos, realizados por estrada sejam tão reduzidos quanto possível.
- (48) O transporte intermodal representa cerca de metade das toneladas-quilómetro do transporte ferroviário de mercadorias na Europa, e esta quota está a aumentar. Para alcançar os objetivos estipulados na Comunicação da Comissão sobre a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de duplicar a quota de transporte de mercadorias por caminho de ferro, deverá ser dada especial atenção ao transporte que combina o caminho de ferro, para a maior parte da viagem, e o camião, para o primeiro e último quilómetro. A fim de contribuir para o aumento do tráfego intermodal, as infraestruturas deverão permitir a circulação de comboios de mercadorias que transportem semirreboques padrão até 4 m de altura, carregados a uma altura de, pelo menos, 27 cm acima do topo da via férrea, devendo ser incentivada uma altura mínima de 33 cm. No entanto, o cumprimento desse requisito implica várias adaptações, por vezes onerosas. Por conseguinte, é importante encontrar uma abordagem equilibrada da aplicação desse requisito e assegurar que essa aplicação seja efetuada com eficácia em termos de custos. A este respeito, os Estados-Membros deverão assegurar que o requisito seja aplicado de forma a garantir, pelo menos, uma linha direta nacional, uma conexão direta por linha ferroviária de transporte de mercadorias com o Estado-Membro ou os Estados-Membros vizinhos e uma conexão com, pelo menos, um terminal rodoferroviário ou um terminal multimodal de mercadorias localizado num porto marítimo que faça parte do corredor europeu de transporte no território de um Estado-Membro, ou numa área adjacente.

Além disso, se um ou mais pontos finais de um corredor se situarem no território de um Estado-Membro, deverá existir, pelo menos, uma linha direta que satisfaça esse requisito ligada, no mínimo, a um desses pontos finais. Aquando da seleção das linhas pertinentes, os Estados-Membros deverão ter em conta os fluxos atuais e futuros do transporte ferroviário de mercadorias. Ao avaliar os pedidos de isenção do requisito relativo ao transporte de semirreboques ao abrigo do presente regulamento, a Comissão deverá ter especialmente em conta o resultado da análise dos custos e benefícios socioeconómicos, bem como a possível perturbação dos serviços devido às obras necessárias para cumprir estas condições. Além disso, ao avaliar os pedidos de isenção dos requisitos aplicáveis à infraestrutura ferroviária da rede principal alargada, a Comissão deverá ter especialmente em conta qualquer grande investimento realizado pelo Estado-Membro em causa numa linha paralela muito próxima das novas linhas a construir.

- (49) Dado que a implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) está a acelerar na Europa e que vários Estados-Membros já adotaram planos para a implantação antecipada deste sistema em todas as suas redes ferroviárias nacionais, é necessário ter em conta esta mudança de paradigma e definir uma abordagem mais ambiciosa para a implantação do ERTMS na rede global.

- (50) Os Estados-Membros deverão garantir que o ERTMS seja implantado na rede global até 2050, na rede principal alargada até 2040 e na rede principal até 2030. Aquando da implantação do ERTMS na rede global, deverá ser dada prioridade em termos de tempo às linhas que possam contribuir para o transporte ferroviário transfronteiriço internacional seguro e eficiente. Dado que a implantação de um ERTMS por rádio contribui mais ainda para a eliminação das regras nacionais que afetam a exploração, os Estados-Membros deverão garantir que o ERTMS seja utilizado nas novas linhas a partir de 2030, ou a partir de 2040 em caso de modernização do sistema de sinalização das linhas existentes, e que, até 2050, toda a rede transeuropeia de transportes esteja equipada com um ERTMS por rádio.
- (51) O desmantelamento dos sistemas de classe B traz poupanças de manutenção significativas para os gestores de infraestrutura tendo em conta os custos e a complexidade de implantar o ERTMS e manter sistemas adicionais nas vias durante um período prolongado. Os Estados-Membros deverão, exceto em determinados casos, assegurar o desmantelamento dos sistemas de classe B até 2040 na rede principal, até 2045 na rede principal alargada e até 2050 na rede global, desde que seja garantido um nível de segurança adequado, certificando-se ao mesmo tempo de que todas as partes interessadas são informadas atempadamente desse desmantelamento e da implantação do ERTMS.

- (52) As vias navegáveis interiores da Europa caracterizam-se por uma hidromorfologia heterogénea, que dificulta um desempenho coerente em todos os troços. As vias navegáveis interiores, especialmente os troços de corrente livre, podem ser fortemente afetadas pelas condições climáticas e meteorológicas. A fim de garantir um tráfego internacional fiável, respeitando simultaneamente a hidromorfologia e a legislação ambiental aplicável, os requisitos da rede transeuropeia de transportes deverão ter em conta a hidromorfologia específica de cada via navegável (por exemplo, rios de corrente livre ou regulados), bem como os objetivos das políticas ambientais e de biodiversidade. Para o efeito, deverão ser estabelecidas linhas de água de referência para cada corredor europeu de transporte, via navegável ou troço de via navegável, tendo simultaneamente em conta o impacto das alterações climáticas. No processo de especificação das linhas de água de referência, a Comissão deverá cooperar estreitamente com os Estados-Membros e os coordenadores europeus interessados, bem como com as comissões de navegação fluvial pertinentes estabelecidas por acordos internacionais, a fim de assegurar uma abordagem coerente no que diz respeito aos requisitos aplicáveis às infraestruturas de navegação interior, com vista a promover esse modo de transporte.
- (53) Aquando da construção ou modernização das infraestruturas de navegação interior, deverá ser dada especial atenção à forma de evitar potenciais obstáculos à conectividade dos rios de corrente livre.

- (54) Sendo pontos de entrada e saída das infraestruturas terrestres da rede transeuropeia de transportes, os portos marítimos desempenham um importante papel geoestratégico enquanto nós multimodais transfronteiriços, que servem não só de plataformas de transporte, mas podem também servir de portas de acesso para o comércio, os polos industriais, a mobilidade militar e as plataformas energéticas. Tal como se salienta na Comunicação da Comissão, de 18 de maio de 2022, intitulada «Plano RePowerEU», é necessário diversificar o abastecimento energético e acelerar a implantação das energias renováveis. Os portos marítimos podem contribuir para este objetivo mediante a implantação de instalações eólicas em alto-mar, a produção de hidrogénio verde e o transporte e armazenamento de gás natural liquefeito. A fim de reforçar as sinergias entre os setores dos transportes e da energia no que diz respeito aos esforços de descarbonização da economia da União, os portos marítimos também poderão desempenhar um papel no transporte de dióxido de carbono através de gasodutos ou outros modos de transporte.
- (55) O transporte marítimo de curta distância pode contribuir significativamente para a descarbonização do transporte, transportando um maior número de mercadorias e passageiros por mar, e para, entre outras coisas, reduzir os congestionamentos rodoviários no território da União e melhorar o acesso às regiões e Estados periféricos e insulares. No entanto, há a necessidade de integrar melhor as ligações de transporte marítimo de curta distância, que constituem a dimensão marítima da rede transeuropeia de transportes, com a rede terrestre, e de dar maior ênfase a toda a cadeia logística e de transportes, tanto no que se refere às ligações marítimas como com o interior. O novo conceito global de Espaço Marítimo Europeu deverá ser promovido através da criação de novas rotas de transporte marítimo de curta distância, ou da modernização das rotas existentes, e do desenvolvimento dos portos marítimos e das suas ligações com o interior, de modo a assegurar uma integração eficiente e sustentável com outros modos de transporte. Além disso, esse novo conceito deverá promover ligações de transporte marítimo de curta distância sustentáveis, com o objetivo de concentrar os fluxos de mercadorias em rotas logísticas marítimas por forma a melhorar as ligações marítimas existentes ou a estabelecer novas ligações marítimas viáveis, regulares e frequentes.

- (56) O transporte rodoviário na União representa três quartos do total do transporte interior de mercadorias (em toneladas-quilómetro) e cerca de 90 % do total do transporte interior de passageiros (em número total de passageiro-quilómetro). Dada a importância do transporte rodoviário e o compromisso de melhorar a segurança rodoviária em consonância com os marcos definidos na Comunicação da Comissão sobre a Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente, é necessário melhorar a infraestrutura rodoviária do ponto de vista da segurança. Em especial, os Estados-Membros deverão assegurar a segurança da infraestrutura de transporte rodoviário, bem como o controlo dessa segurança e, quando necessário, a sua melhoria em conformidade com a Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵. A este respeito, a referida diretiva habilita a Comissão a adotar atos de execução para estabelecer especificações comuns com vista a assegurar a utilização operacional da marcação e sinalização rodoviárias depois de um grupo de peritos ter avaliado a oportunidade de estabelecer essas especificações.
- (57) A fim de garantir o acesso a instalações de repouso adequadas, em especial para os condutores profissionais, deverão ser instaladas áreas de repouso em toda a rede transeuropeia de transportes e áreas de estacionamento seguras e protegidas ao longo da rede principal e da rede principal alargada.

¹⁵ 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).

- (58) A fim de criar alternativas aos voos de curta distância, os Estados-Membros deverão, salvo se condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes impedirem essas ligações, assegurar a ligação dos aeroportos da rede transeuropeia de transportes com um volume de tráfego superior a 12 milhões de passageiros à rede ferroviária transeuropeia, incluindo, sempre que possível, a rede ferroviária de alta velocidade, permitindo serviços de longo curso, ou, no caso dos aeroportos com um volume total anual de tráfego de passageiros superior a 4 milhões e inferior a 12 milhões de passageiros, situados num nó urbano da rede ferroviária transeuropeia ou na sua proximidade, a ligação desse aeroporto a esse nó por caminho de ferro, metropolitano, elétrico, veículo tracionado por cabo ou, em casos excecionais, outras soluções de transporte público sem emissões. Essas ligações deverão ser fomentadas no caso dos aeroportos com um volume total anual de tráfego de passageiros inferior a 4 milhões de passageiros.
- (59) A fim de promover a inovação no domínio do transporte aéreo, os portos espaciais deverão ser incluídos na lista de componentes da infraestrutura de transporte aéreo. No entanto, essa inclusão não deverá afetar a competência da União no domínio do espaço nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e do artigo 189.º do TFUE, que exclui a harmonização das disposições legislativas e regulamentares dos Estados-Membros. Além disso, a inclusão dos portos espaciais na lista de componentes da infraestrutura de transporte aéreo ao abrigo do presente regulamento não deverá conduzir à aplicação da legislação atual ou futura da União relativa à infraestrutura de transporte aéreo aos portos espaciais, salvo disposição expressa dessa legislação.

- (60) Ao desenvolverem a rede transeuropeia de transportes, a Comissão e os Estados-Membros deverão prestar especial atenção às medidas que assegurem a eficiência da passagem das fronteiras pelo transporte de mercadorias, tendo em conta os tempos de espera e as interrupções na fronteira causadas, por exemplo, pelo processamento e pelo controlo dos veículos e a bordo dos comboios nas fronteiras da União ou por razões administrativas, operacionais, de segurança, técnicas ou de interoperabilidade.
- (61) A rede transeuropeia de transportes deverá assegurar uma multimodalidade eficiente que permita escolhas modais mais adequadas e mais sustentáveis para o transporte de pessoas e mercadorias, e a consolidação da carga em grandes volumes para o transporte de longo curso. Os terminais multimodais deverão desempenhar um papel fundamental na realização deste objetivo.
- (62) Os Estados-Membros deverão realizar uma análise de mercado e prospetiva relativamente aos terminais multimodais de mercadorias no seu território e elaborar um plano de ação para o desenvolvimento de uma rede multimodal de terminais de mercadorias. Para este fim, poderão recorrer a estudos e planos existentes. O plano de ação elaborado pelos Estados-Membros deverá promover o desenvolvimento de terminais multimodais de mercadorias. No entanto, o plano de ação não deverá criar uma obrigação de investimento do setor privado nos terminais e não deverá ser objeto de uma avaliação ambiental estratégica.

- (63) Os nós urbanos assumem um papel importante na rede transeuropeia de transportes enquanto ponto de partida ou destino final («último quilómetro») dos passageiros e mercadorias que circulam na rede, e são pontos de transferência dentro de cada modo de transporte ou entre diferentes modos de transporte. É preciso assegurar que os estrangulamentos da capacidade e a insuficiente conectividade das redes nos nós urbanos deixem de prejudicar a multimodalidade da rede transeuropeia de transportes. A política seguida para a rede transeuropeia de transportes deverá concentrar-se na promoção de fluxos de tráfego sem descontinuidades de, para e entre nós urbanos na rede. É necessário que a conectividade local nos nós urbanos seja abordada pelas autoridades competentes a nível local, regional ou nacional, em especial através de medidas pertinentes no âmbito dos planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS).
- (64) Constituindo um quadro único eficaz que responda aos desafios da mobilidade urbana, deverá ser adotado, para cada nó urbano, um PMUS que consista num plano integrado, abrangente e a longo prazo para a mobilidade dos transportes de passageiros e mercadorias em toda a zona urbana funcional. Esse plano poderá incluir objetivos, metas e indicadores para aferir o desempenho atual e futuro dos sistemas de transportes urbanos. Os Estados-Membros deverão assegurar a recolha de dados sobre a mobilidade urbana em cada nó urbano no que respeita à sustentabilidade, segurança e acessibilidade, com vista a apoiar o desempenho atual e futuro da rede transeuropeia de transportes. A fim de monitorizar a acessibilidade de todos os utilizadores, deverá ser incentivada a desagregação dos dados com base na idade, no género e na deficiência, sempre que possível e em conformidade com o direito nacional.

- (65) Os Estados-Membros deverão promover a adoção dos planos de mobilidade urbana sustentável, a fim de melhorar a coordenação entre as regiões e as cidades. Para o efeito, os Estados-Membros deverão estabelecer um programa nacional PMUS com o objetivo de apoiar as autoridades locais a elaborar PMUS de elevada qualidade e reforçar a monitorização e a avaliação da execução dos planos através de medidas adequadas, orientações, reforço das capacidades, assistência e, se for caso disso, apoio financeiro. Os Estados-Membros deverão também designar um ponto de contacto nacional PMUS que preste assistência na elaboração e execução dos PMUS, em conformidade com as orientações estabelecidas no presente regulamento.
- (66) A promoção de modos ativos, em especial nos nós urbanos, contribui para os objetivos climáticos da União, melhora a saúde pública, reduz os congestionamentos, oferece uma solução para o «último quilómetro» aos passageiros e gera benefícios económicos. Aquando do planeamento ou da modernização das infraestruturas de transporte, deverão ser tidas em devida conta as infraestruturas de modos ativos, incluindo as infraestruturas para deslocações a pé e de bicicleta.
- (67) A Missão Cidades com Impacto Neutro no Clima e Inteligentes, prevista no Programa-Quadro Horizonte Europa estabelecido pelo Regulamento (UE) 2021/695 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ («Horizonte Europa»), visa garantir a neutralidade climática em 100 cidades na União até 2030. As cidades que participam nesta missão funcionarão como centros de experimentação e inovação, tendo em vista a participação de outras cidades até 2050.

¹⁶ Regulamento (UE) 2021/695 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de abril de 2021, que estabelece o Horizonte Europa – Programa-Quadro de Investigação e Inovação, que define as suas regras de participação e difusão, e que revoga os Regulamentos (UE) n.º 1290/2013 e (UE) n.º 1291/2013 (JO L 170 de 12.5.2021, p. 1).

- (68) Os serviços digitais de mobilidade multimodal contribuem para a aumentar a integração dos diferentes modos de transporte, combinando várias ofertas de transporte numa única oferta. O seu desenvolvimento deverá ajudar a orientar os comportamentos de forma a privilegiar os modos mais sustentáveis de transporte e a utilização de transportes públicos e modos ativos, como a deslocação a pé e de bicicleta, bem como a permitir colher todos os benefícios das soluções de «mobilidade enquanto serviço».
- (69) São necessários sistemas de tecnologias da informação e comunicação (TIC) para os transportes, que permitam otimizar o tráfego, as operações de transporte e a segurança do tráfego, e melhorar os serviços conexos. Os fluxos de informação na rede de transporte e mobilidade deverão ser facilitados, incluindo através da criação de um espaço de dados sobre a mobilidade da União. A informação aos passageiros e aos operadores de transporte de mercadorias sobre, nomeadamente, os sistemas multimodais de bilhética e reserva deverá estar disponível e ser melhorada, com vista ao desenvolvimento de sistemas europeus de informação digital e interoperável.
- (70) Deverá ser incentivada a utilização de sistemas TIC que permitam um controlo inteligente com base no intercâmbio de dados em tempo real entre os operadores económicos e as autoridades responsáveis pelo controlo, necessários para verificar o cumprimento dos requisitos regulamentares aplicáveis, inclusive durante a circulação dos veículos.
- (71) Os sistemas e serviços de transporte inteligentes, e as novas tecnologias, deverão impulsionar a implantação destes sistemas e serviços em todas as estradas da rede transeuropeia de transportes.

- (72) É necessário garantir um planeamento adequado da rede transeuropeia de transportes. Tal implica, igualmente, a aplicação de requisitos específicos em toda a rede em matéria de infraestruturas, sistemas de TIC, equipamentos e serviços, incluindo os requisitos para a implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos, tal como definido no Regulamento (UE) 2023/1804. 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 interconexão em toda a rede transeuropeia de transportes e para além dela, de modo a tirar proveito do efeito de rede, permitindo operações transeuropeias de transporte de longa distância eficientes. A fim de assegurar a implantação de combustíveis alternativos em toda a rede rodoviária da rede transeuropeia de transportes, em consonância com as metas estabelecidas no Regulamento (UE) 2023/1804, as referências à «rede principal» nesse regulamento deverão ser entendidas como referências à «rede principal», tal como definida no presente regulamento. As referências à «rede global» no Regulamento (UE) 2023/1804 deverão ser entendidas como incluindo a «rede principal alargada» e a «rede global», tal como definidas no presente regulamento.
- (73) A rede transeuropeia de transportes deverá possibilitar a implantação em larga escala de novas tecnologias e inovações, que possam permitir o intercâmbio de informações e dados em tempo real e que possam ajudar a reforçar a eficiência global do setor europeu dos transportes e a sua capacidade para garantir a segurança dos fluxos de passageiros através de meios eficientes e para tornar os meios de transporte públicos ou ecológicos mais atrativos para os passageiros, bem como a redução da pegada de carbono do setor. Tal contribuirá, simultaneamente, para a realização dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu e, ao mesmo tempo, do objetivo de aumentar a segurança energética da União. Para isso, a disponibilidade de combustíveis alternativos e infraestruturas conexas deverá ser melhorada em toda a rede transeuropeia de transportes.

- (74) Para que a rede transeuropeia de transportes acompanhe o desenvolvimento e a implantação de tecnologias inovadoras, os Estados-Membros e a Comissão deverão incentivar projetos de interesse comum que visem promover e implantar tecnologias emergentes sustentáveis que reforcem e facilitem o transporte e a mobilidade de passageiros e mercadorias. Estas tecnologias poderão abranger, embora sem caráter exclusivo, as operações ferroviárias automatizadas, os veículos autónomos, as soluções avançadas de mobilidade aérea, incluindo **drones** de passageiros e de mercadorias, que também operem no último quilómetro urbano, e as novas tecnologias ferroviárias, como o hipercomboio.
- (75) Deverá ser instalado um número suficiente de pontos de carregamento rápido e de abastecimento para veículos ligeiros e pesados, acessíveis ao público, em toda a rede transeuropeia de transportes. Este objetivo deverá assegurar a plena conectividade transfronteiriça. As metas baseadas na distância para a rede transeuropeia de transportes, tal como definidas no Regulamento (UE) 2023/1804, visam assegurar uma cobertura mínima de pontos de carregamento elétrico e de abastecimento de hidrogénio nas principais redes rodoviárias da União.

(76) As infraestruturas de carregamento e abastecimento acessíveis ao público ao longo da rede transeuropeia de transportes, tal como definido no Regulamento (UE) 2023/1804, deverão ser complementadas através de requisitos para a criação da infraestrutura de carregamento correspondente e, se for caso disso, da infraestrutura de reabastecimento de hidrogénio, nos terminais multimodais de mercadorias ou na sua proximidade, para proporcionar oportunidades de carregamento e de reabastecimento de hidrogénio aos camiões de longo curso durante a sua carga e descarga. Os Estados-Membros deverão também assegurar a criação de infraestruturas de carregamento e analisar o desenvolvimento de estações de abastecimento de hidrogénio em plataformas multimodais de passageiros, a fim de permitir oportunidades de carregamento e de abastecimento de hidrogénio durante o repouso do condutor ou para os autocarros. A fim de assegurar a livre circulação, sempre que os terminais ou interfaces de passageiros recebam apoio da União ou do Estado, o acesso a estas infraestruturas para efeitos de carregamento e de reabastecimento de hidrogénio deverá ser efetuado de forma justa, a preços comportáveis, transparente e não discriminatória, evitando práticas de bloqueio do mercado (lock-in) a determinadas empresas ou eventuais distorções da concorrência.

- (77) A falta de segurança, proteção e fiabilidade das infraestruturas, causada por catástrofes naturais, incluindo acontecimentos relacionados com o clima e outras ocorrências excecionais, como as pandemias, as catástrofes de origem humana (por exemplo, acidentes), ou por perturbações resultantes de atos intencionais como o terrorismo e os ciberataques, afeta gravemente a eficiência e o funcionamento da rede transeuropeia de transportes. Por exemplo, certos acidentes causados por várias catástrofes naturais devidas a fenómenos meteorológicos extremos interromperam significativamente os fluxos de transporte nos últimos anos. A resiliência da rede de transportes às alterações climáticas, aos riscos naturais, às catástrofes de origem humana e a outras perturbações deverá, por conseguinte, ser melhorada, com base na avaliação dos riscos e em medidas de reforço da resiliência tomadas por entidades críticas para o setor dos transportes nos termos da Diretiva (UE) 2022/2557 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷.
- (78) A Comissão, em estreita cooperação com os Estados-Membros interessados, deverá proceder a uma avaliação da resiliência e da vulnerabilidade da rede principal às consequências das alterações climáticas.

¹⁷ Diretiva (UE) 2022/2557 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa à resiliência das entidades críticas e que revoga a Diretiva 2008/114/CE do Conselho (JO L 333 de 27.12.2022, p. 164).

- (79) Tendo em conta a experiência adquirida com a gestão da crise durante a pandemia de COVID-19 e a fim de evitar perturbações e contingências de tráfego no futuro, ao planearem as infraestruturas de transporte os Estados-Membros deverão ter em conta a segurança e a resiliência dessas infraestruturas face às alterações climáticas, aos riscos naturais, às catástrofes de origem humana e a outras perturbações que afetem o funcionamento do sistema de transportes da União. Para alcançar este objetivo, é importante que os estrangulamentos existentes sejam eliminados e que os corredores europeus de transporte também incluam linhas alternativas, que possam ser utilizadas em caso de congestionamento ou outros problemas nas rotas principais. Além disso, dada a sua natureza multimodal, um modo de transporte poderá substituir outro em caso de emergência.

(80) As infraestruturas de transportes são a espinha dorsal da economia e da sociedade como um todo. Algumas infraestruturas de transportes são fundamentais para assegurar o bom funcionamento das funções vitais da sociedade, sendo, por conseguinte, um pilar da autonomia estratégica da União. Os investimentos, os interesses e a presença de empresas de países terceiros em infraestruturas europeias estratégicas, e por vezes mesmo militares, como portos, aeroportos e terminais de contentores, estão a aumentar. Neste contexto, a participação de empresas de um país terceiro pode acelerar a realização da rede transeuropeia de transportes. No entanto, em determinadas circunstâncias, a participação dessas empresas em projetos de interesse comum, ou a sua contribuição para esses projetos, poderá comprometer a segurança ou a ordem pública na União. Esta presença estrangeira crescente em infraestruturas europeias estratégicas poderá comprometer a resiliência da União. Por conseguinte, é fundamental evitar a presença de países terceiros suscetível de afetar a segurança ou a ordem pública na União. Sem prejuízo do mecanismo de cooperação previsto no Regulamento (UE) 2019/452 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁸, e complementarmente a esse mecanismo, é necessária uma maior sensibilização para essa participação ou contribuição, a fim de permitir a intervenção das autoridades públicas caso a participação ou contribuição de uma empresa de um país terceiro num projeto de interesse comum seja suscetível de afetar a segurança ou a ordem pública na União e não esteja abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/452.

¹⁸ Regulamento (UE) 2019/452 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, que estabelece um regime de análise dos investimentos diretos estrangeiros na União (JO L 79 I de 21.3.2019, p. 1).

- (81) Embora a manutenção seja e continue a ser principalmente um dever dos Estados-Membros e, sem prejuízo do dever destes no que diz respeito, em especial, ao planeamento, ao financiamento e à gestão da manutenção, é importante que a rede transeuropeia de transportes – uma vez construída – seja devidamente mantida para garantir uma elevada qualidade dos serviços, seguindo uma abordagem baseada no ciclo de vida, ao planear e adjudicar os projetos. Em especial, os Estados-Membros deverão envidar todos os esforços para assegurar o planeamento da manutenção a longo prazo das infraestruturas de transporte rodoviário e, se for o caso, das infraestruturas de transporte por vias navegáveis interiores.
- (82) A fim de garantir a execução das partes da rede transeuropeia de transportes de maior importância estratégica dentro dos prazos previstos, é importante adotar uma abordagem centrada nos corredores para coordenar os diferentes projetos numa base transnacional e sincronizar o desenvolvimento dos corredores, maximizando assim os benefícios da rede.

- (83) Os corredores europeus de transporte deverão ajudar a desenvolver a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes de forma a eliminar os estrangulamentos, reforçar as ligações transfronteiriças e melhorar a eficiência e a sustentabilidade. Esses corredores deverão contribuir para a coesão através de uma cooperação territorial reforçada, nomeadamente com países vizinhos. Deverão contribuir também para a realização de objetivos mais abrangentes da política de transporte e facilitar a interoperabilidade, a integração modal e as operações multimodais. A abordagem de corredor deverá ser transparente e clara, e a gestão desses corredores não deverá originar custos ou ónus administrativos adicionais. A Comissão deverá ter a possibilidade de recomendar a criação de entidades únicas para a coordenação, construção ou gestão de projetos de infraestruturas transfronteiriças de interesse comum, com vista a facilitar a execução de projetos de infraestruturas transfronteiriças complexos e de grande escala, e de recomendar, se for caso disso, a cooperação entre regiões transfronteiriças para dar resposta aos desafios em matéria de mobilidade.
- (84) Para facilitar a implementação coordenada dos corredores europeus de transporte e das duas prioridades horizontais, a saber, o ERTMS e o Espaço Marítimo Europeu, a Comissão deverá designar coordenadores europeus de comum acordo com os Estados-Membros interessados e após consulta do Parlamento Europeu e do Conselho e, se for caso disso, dos países vizinhos interessados. Os coordenadores europeus deverão facilitar a adoção de medidas para estabelecer uma estrutura de governação adequada e assegurar a definição coerente de prioridades no que se refere ao planeamento das infraestruturas e dos investimentos nos corredores europeus de transporte e às duas prioridades horizontais.

- (85) Os quadros europeu e nacionais de planeamento e execução das infraestruturas de transporte, bem como os planos de trabalho dos coordenadores europeus, deverão contribuir para o rápido planeamento e programação dos investimentos necessários à consecução dos objetivos do presente regulamento.
- (86) Os planos de trabalho dos coordenadores europeus deverão ser utilizados para promover a cooperação entre todas as partes interessadas pertinentes, incluindo, se for caso disso, as partes interessadas pertinentes dos países vizinhos. Deverão reforçar a complementaridade com as ações dos Estados-Membros e dos gestores de infraestrutura e, em especial, definir objetivos intermédios indicativos.
- (87) O coordenador europeu para um corredor europeu ou uma prioridade horizontal que abranja países vizinhos específicos deverá estar habilitado a cooperar com esses países e a integrá-los nas atividades pertinentes relacionadas com o corredor.
- (88) A base técnica dos mapas que especificam a rede transeuropeia de transportes é fornecida pelo sistema interativo de informação geográfica e técnica para esta rede (TENtec).

- (89) Tendo em conta a Comunicação da Comissão sobre o Plano de Ação para a Mobilidade Militar, de março de 2018, a Comissão analisou a necessidade de adaptar a rede transeuropeia de transportes para refletir a utilização militar da infraestrutura. Com base no documento intitulado «Necessidades militares para a mobilidade militar dentro e fora da UE», aprovado pelo Conselho em 26 de junho de 2023 e 23 de outubro de 2023¹⁹, foram incluídas estradas e caminhos de ferro adicionais na rede transeuropeia, a fim de reforçar as sinergias entre as redes de transporte civis e militares.
- (90) Tendo em conta a guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia e o novo contexto geopolítico que criou, e tal como salientado na Bússola Estratégica da UE para a Segurança e a Defesa – Por uma União Europeia que protege os seus cidadãos, os seus valores e os seus interesses e contribui para a paz e a segurança internacionais, adotada pelo Conselho em 21 de março de 2022, a União tem de reforçar as infraestruturas de transporte de dupla utilização em toda a rede transeuropeia de transportes, a fim de promover a movimentação rápida e sem descontinuidades de pessoal, material e equipamento militar para projeções operacionais e exercícios.

¹⁹ Documento ST10440/23.

(91) 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) 2021/1153. Além disso, o financiamento da rede deverá também basear-se nos fundos e instrumentos de financiamento previstos noutra legislação da União, incluindo o InvestEU criado pelo Regulamento (UE) 2021/523 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰, o Mecanismo de Recuperação e Resiliência criado pelo Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho²¹, a política de coesão, tal como consta do artigo 174.º do TFUE, o Horizonte Europa, o Fundo de Inovação criado pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²², e outros instrumentos de financiamento criados pelo Banco Europeu de Investimento. Para permitir o financiamento de projetos de interesse comum, as referências a «plataformas logísticas multimodais», «autoestradas do mar» e «aplicações telemáticas» no Regulamento (UE) 2021/1153 deverão ser entendidas, respetivamente, como referências a «terminais multimodais de mercadorias», «Espaço Marítimo Europeu» e «sistemas TIC para os transportes», tal como definidos no presente regulamento. Para o mesmo efeito, as referências à «rede principal» no Regulamento (UE) 2021/1153 deverão entender-se como incluindo a «rede principal alargada», tal como especificado no presente regulamento.

²⁰ Regulamento (UE) 2021/523 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de março de 2021, que cria o Programa InvestEU e que altera o Regulamento (UE) 2015/1017 (JO L 107 de 26.3.2021, p. 30).

²¹ Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, que cria o Mecanismo de Recuperação e Resiliência (JO L 57 de 18.2.2021, p. 17).

²² Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

- (92) A realização dos objetivos da rede transeuropeia de transportes, em especial no que diz respeito à descarbonização e digitalização do sistema de transportes na União, exige um quadro regulamentar sólido. Os Estados-Membros deverão implementar reformas ambiciosas para fazer face aos desafios do transporte sustentável identificados no Semestre Europeu. O Mecanismo de Recuperação e Resiliência apoia tanto as reformas como os investimentos que visem tornar os transportes mais sustentáveis, reduzir as emissões e melhorar a segurança e a eficiência. As medidas relevantes para esse efeito estão incluídas nos planos de recuperação e resiliência aprovados.
- (93) A fim de atualizar os mapas e a lista de portos, aeroportos, terminais e nós urbanos incluídos nos anexos I e II do presente regulamento, para ter em conta eventuais alterações resultantes, em especial, da utilização efetiva de certos elementos da infraestrutura de transportes, analisados de acordo com os limiares quantitativos pré-estabelecidos e alterar os alinhamentos dos corredores europeus de transporte no anexo III, deverá ser delegado na Comissão o poder de adotar atos delegados nos termos do artigo 290.º do TFUE no que diz respeito às alterações dos anexos I, II e III do presente regulamento. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor²³. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

²³ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (94) De modo a proporcionar segurança jurídica e permitir um planeamento estratégico a longo prazo, é essencial manter a rede transeuropeia de transportes tão estável quanto possível e limitar as eventuais atualizações da rede a critérios objetivos e transparentes, tal como estabelecido no presente regulamento.
- (95) Algumas partes da rede são geridas por outros intervenientes que não os Estados-Membros. No entanto, os Estados-Membros são responsáveis por garantir a correta aplicação das regras que governam a rede no seu território.
- (96) Para assegurar uma aplicação simples e eficaz das obrigações estabelecidas no presente regulamento, a Comissão apoia os Estados-Membros através do instrumento de assistência técnica criado pelo Regulamento (UE) 2021/240 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁴, que fornece competências técnicas específicas para definir e executar reformas, incluindo para promover o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.
- (97) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas à Comissão competências de execução para a concessão de isenções em relação a determinados requisitos do presente regulamento, bem como para a adoção de atos de execução que especifiquem as linhas de água de referência, que estabeleçam uma metodologia para os dados da mobilidade urbana a recolher pelos Estados-Membros, para a adoção de atos de execução para a implementação de corredores europeus de transporte e de troços transfronteiriços, bem como para a implementação das duas prioridades horizontais. Sempre que previsto no presente regulamento, essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁵.

²⁴ Regulamento (UE) 2021/240 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de fevereiro de 2021, que cria um instrumento de assistência técnica (JO L 57 de 18.2.2021, p. 1).

²⁵ 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).

- (98) As disposições relativas aos caminhos de ferro e, em especial, qualquer obrigação de conexão dos aeroportos e portos aos caminhos de ferro, bem como as disposições relativas aos terminais multimodais de mercadorias, não deverão ser aplicáveis a Chipre, Malta nem às ilhas e regiões ultraperiféricas, enquanto não for criado um sistema ferroviário no seu território. As disposições relativas a áreas de estacionamento seguras e protegidas também não deverão ser aplicáveis a esses Estados-Membros nem às ilhas e regiões ultraperiféricas, uma vez que as referidas áreas de estacionamento não são essenciais na ausência de tráfego rodoviário de mercadorias em trânsito no seu território.
- (99) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, em especial o estabelecimento e o desenvolvimento coordenados da rede transeuropeia de transportes, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, 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 (TUE). Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (100) É necessário alterar o Regulamento (UE) 2021/1153 para adaptar as suas disposições com vista à integração dos corredores da rede principal nos corredores europeus de transporte. A definição e o alinhamento dos corredores europeus de transporte deverão ser estabelecidos no presente regulamento e deverão substituir os corredores da rede principal, tal como definidos no Regulamento (UE) 2021/1153.

(101) É necessário alterar o Regulamento (UE) n.º 913/2010 para adaptar as suas disposições com vista à integração dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias nos corredores europeus de transporte.

(102) O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 deverá ser revogado,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I

Princípios gerais

Artigo 1.º

Objeto

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

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

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

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Projeto de interesse comum», qualquer projeto realizado nos termos do presente regulamento;

- 2) «País vizinho», um país terceiro abrangido pela Política Europeia de Vizinhança, pela Política de Alargamento e pelo Espaço Económico Europeu, pela Associação Europeia de Comércio Livre ou pelo Acordo de Comércio e Cooperação entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, por outro²⁶;
- 3) «Região NUTS», uma região como estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1059/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁷ e classificada no anexo I desse regulamento;
- 4) «Troço transfronteiriço», o troço que garante a continuidade de um projeto de interesse comum em ambos os lados de uma fronteira, situado entre os nós urbanos mais próximos de uma fronteira entre dois Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país vizinho;
- 5) «Estrangulamento», um obstáculo físico, técnico, funcional, operacional ou administrativo que provoca uma falha do sistema, incluindo o congestionamento ou a imobilização sistemáticos, afetando a continuidade do tráfego dos fluxos de longa distância ou transfronteiriços;
- 6) «Nó urbano», uma zona urbana onde certos elementos da infraestrutura de transporte da rede transeuropeia de transportes de passageiros e de mercadorias, nomeadamente portos, incluindo terminais de passageiros, aeroportos, estações de caminhos de ferro, terminais de autocarros e terminais multimodais de mercadorias, localizados nessa zona urbana ou em seu redor, estão conectados com outros elementos dessa infraestrutura e com as infraestruturas de tráfego regional e local, incluindo a infraestrutura destinada aos modos ativos de deslocação;

²⁶ JO L 149 de 30.4.2021, p. 10.

²⁷ Regulamento (CE) n.º 1059/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio de 2003, relativo à instituição de uma Nomenclatura Comum das Unidades Territoriais Estatísticas (NUTS) (JO L 154 de 21.6.2003, p. 1).

- 7) «Rede isolada», uma rede ferroviária de um Estado-Membro, ou parte dela, com uma bitola diferente da bitola nominal da norma europeia (1 435 mm);
- 8) «Transporte multimodal», o transporte de passageiros ou de mercadorias, ou ambos, que utiliza dois ou mais modos de transporte;
- 9) «Serviço digital de mobilidade multimodal», um serviço digital de mobilidade multimodal na aceção do artigo 4.º, ponto 24, da Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸;
- 10) «Interoperabilidade», a capacidade da infraestrutura, tendo em conta todas as condições regulamentares, técnicas, administrativas e operacionais, e incluindo a infraestrutura digital de um modo de transporte ou segmento e entre diferentes modos de transporte, para garantir fluxos de tráfego e de informação seguros e contínuos cumprindo os níveis de desempenho exigidos para esse modo ou segmento da infraestrutura;
- 11) «Plataforma multimodal de passageiros», um ponto de conexão entre, pelo menos, dois modos de transporte de passageiros onde são garantidos o fornecimento de informações de viagem, o acesso ao transporte público e as correspondências entre diferentes modos de transporte, como as instalações de estacionamento e transporte («Park and Ride»), e que funciona como interface dentro dos nós urbanos e entre estes e entre os nós urbanos e as redes de transporte de longo curso;

²⁸ 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).

- 12) «Terminal multimodal de mercadorias», uma estrutura equipada para o transbordo entre, pelo menos, dois modos de transporte, ou entre dois sistemas ferroviários diferentes, e para o armazenamento temporário de mercadorias, como os terminais em portos marítimos e de navegação interior, ao longo de vias navegáveis interiores e nos aeroportos e os terminais rodoferroviários;
- 13) «Plano de mobilidade urbana sustentável» ou «PMUS», um documento para o planeamento estratégico da mobilidade, destinado a melhorar, de forma sustentável, a mobilidade no interior da zona urbana funcional, e a acessibilidade a essa zona, incluindo as zonas de deslocação pendular nessa zona urbana ou na sua vizinhança, para pessoas, empresas e bens, tendo em vista, em especial, uma melhor qualidade de vida;
- 14) «Modo ativo», o transporte de pessoas ou mercadorias, através de meios não motorizados, baseado na atividade física humana, incluindo os veículos com propulsão auxiliar elétrica, como se refere no artigo 2.º, n.º 2, alínea h), do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁹;

²⁹ Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

- 15) «Sistemas TIC para os transportes», sistemas de tecnologias de informação e comunicação e aplicações que utilizam tecnologias de informação, comunicação, navegação ou posicionamento ou localização, incluindo tecnologias baseadas no espaço, e que permitem tratar, armazenar e trocar os dados e informações necessários para gerir eficazmente a infraestrutura, a mobilidade e o tráfego da rede transeuropeia de transportes, para notificar informações relevantes às autoridades e para prestar serviços com valor acrescentado aos cidadãos, expedidores e operadores, incluindo os sistemas para garantir uma utilização resiliente, segura, ecológica e eficiente da rede em termos de capacidade; Incluem, nomeadamente, os sistemas, tecnologias e serviços referidos nos pontos 16 a 22, e podem, também, incluir dispositivos de bordo e as componentes de infraestrutura ou digitais correspondentes;
- 16) «Sistemas de transporte inteligentes» ou «STI», sistemas de transporte inteligentes na aceção do artigo 4.º, ponto 1, da Diretiva 2010/40/UE;
- 17) «Sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios» ou «VTMIS», o sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios estabelecido pela Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁰;

³⁰ 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).

- 18) «Serviços de informação fluvial?» ou «RIS», os serviços de informação fluvial (RIS), como definidos no artigo 3.º, alínea a), da Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³¹;
- 19) «Ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo» ou «EMSWe», o ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo, como definido no artigo 2.º, ponto 1, do Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho³²;
- 20) «Sistema de gestão do tráfego aéreo/Serviço de navegação aérea» ou «sistema ATM/ANS», um sistema ATM/ANS como definido no artigo 3.º, ponto 7, do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho³³;

³¹ 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).

³² Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE (JO L 198 de 25.7.2019, p. 64).

³³ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

- 21) «Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário» ou «ERTMS», o sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS), tal como definido no anexo I, ponto 2.2, do Regulamento de Execução (UE) 2023/1695³⁴ da Comissão, e, no contexto dos prazos de execução, refere-se ao sistema de proteção de comboios da classe A e a qualquer sistema de rádio da classe A referido nesse regulamento;
- 22) «ERTMS por rádio», a aplicação de nível 2 do Sistema Europeu de Controlo dos Comboios (ETCS) que não exige sinais na via e utiliza um sistema de rádio da classe A para o intercâmbio de dados de segurança e não relacionados com a segurança entre a via e o comboio, nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2023/1695 da Comissão;
- 23) «Sistemas de classe B», os sistemas de classe B na aceção do anexo II, ponto 3, do Regulamento de Execução (UE) 2023/1695 da Comissão;
- 24) «Porto marítimo», um porto marítimo como definido no artigo 2.º, ponto 16, do Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁵;

³⁴ Regulamento de Execução (UE) 2023/1695 da Comissão, de 10 de agosto de 2023, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga o Regulamento (UE) 2016/919 (JO L 222 de 8.9.2023, p. 380).

³⁵ Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 057 de 3.3.2017, p. 1).

- 25) «Transporte marítimo de curta distância», o tráfego marítimo de mercadorias e passageiros entre portos situados em águas geográficas de um ou vários Estados-Membros ou entre um porto situado nas águas dos Estados-Membros e um porto situado nas águas de um país terceiro limítrofe com faixa costeira nos mares que limitam territorialmente um ou vários Estados-Membros;
- 26) «Informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias» ou «eFTI», as informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias, como definido no artigo 3.º, ponto 4, do Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁶;
- 27) «Céu Único Europeu» ou «SES», os sistemas estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004³⁷, (CE) n.º 550/2004³⁸, (CE) n.º 551/2004³⁹ e (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, para reforçar as normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa;
- 28) «Vertiporto», uma área utilizada para a descolagem e a aterragem de aeronaves de aterragem e descolagem vertical (VTOL);

³⁶ Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (JO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

³⁷ 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 («regulamento—quadro») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

³⁸ 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 («regulamento relativo à prestação de serviços») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

³⁹ 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 («regulamento relativo ao espaço aéreo») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

- 29) «Posição de estacionamento de contacto», uma posição numa área designada da plataforma de estacionamento do aeroporto equipada com uma manga de embarque;
- 30) «Posição de estacionamento remota», uma posição numa área designada da plataforma de estacionamento do aeroporto não equipada com uma manga de embarque;
- 31) «Projeto SESAR», o projeto de modernização da gestão do tráfego aéreo na Europa, que visa dotar a União de uma infraestrutura de gestão do tráfego aéreo de elevado desempenho, normalizada e interoperável, consistindo num ciclo de inovação que inclui a fase de definição do SESAR, a fase de desenvolvimento do SESAR e a fase de implantação do SESAR;
- 32) «Porto espacial», uma instalação de ensaio e lançamento de aeronaves espaciais;
- 33) «Projeto Ferroviário Europeu», um projeto da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu criada pelo Regulamento (UE) 2021/2085 do Conselho⁴⁰, ou da sua antecessora, a Empresa Comum Shift2Rail;
- 34) «Plano Diretor Europeu ATM», o plano aprovado na Decisão 2009/320/CE do Conselho⁴¹, com a nova redação que lhe foi dada;

⁴⁰ Regulamento (UE) 2021/2085 do Conselho, de 19 de novembro de 2021, que cria as empresas comuns ao abrigo do Horizonte Europa e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 219/2007, (UE) n.º 557/2014, (UE) n.º 558/2014, (UE) n.º 559/2014, (UE) n.º 560/2014, (UE) n.º 561/2014 e (UE) n.º 642/2014 (JO L 427 de 30.11.2021, p. 17).

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

- 35) «Governança dos corredores de transporte de mercadorias», os órgãos de governação referidos no artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010;
- 36) «Manutenção», as obras destinadas a manter as condições e a capacidade da infraestrutura existente de modo a proporcionar um nível de serviço adaptado ao fluxo de tráfego e um elevado nível de segurança durante o seu ciclo de vida;
- 37) «Análise dos custos e benefícios socioeconómicos», uma avaliação quantificada do valor de um projeto, realizada previamente com base numa metodologia reconhecida, que considera todos os custos e benefícios sociais, económicos, sanitários, climáticos e ambientais relevantes; a análise dos custos e benefícios climáticos e ambientais baseia-se na avaliação de impacto ambiental efetuada ao abrigo da Diretiva 2011/92/UE;
- 38) «Combustíveis alternativos», os combustíveis alternativos na aceção do artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (UE) 2023/1804;
- 39) «Zona de estacionamento segura e protegida», uma zona de estacionamento acessível aos condutores de transportes de mercadorias ou passageiros, que cumpra os requisitos enumerados no artigo 8.º-A, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴², e que tenha sido certificada em conformidade com as normas e os procedimentos da União, a que se refere o artigo 8.º-A, n.º 2, do mesmo regulamento;

⁴² Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- 40) «Sistema de pesagem em movimento», um sistema automático instalado na infraestrutura rodoviária com o objetivo de identificar veículos ou conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de exceder os limites de peso aplicáveis, em conformidade com a Diretiva 96/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴³;
- 41) «Decisão de autorização de projeto», uma decisão, ou um conjunto de decisões, inclusive de natureza administrativa, tomadas simultânea ou sucessivamente por uma autoridade ou autoridades de um Estado-Membro, excluindo instâncias de recurso administrativo e judicial, nos termos do sistema jurídico e do direito administrativo nacional, que determina se um promotor de um projeto tem o direito de executar o projeto na área geográfica em causa na rede principal, na rede principal alargada ou na rede global, sem prejuízo de qualquer decisão tomada no âmbito de um processo de recurso administrativo ou judicial.

Artigo 4.º

Objetivos da rede transeuropeia de transportes

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

⁴³ Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

2. A rede transeuropeia de transportes deve reforçar a coesão social, económica e territorial da União, e contribuir para a criação de um espaço único europeu dos transportes que seja sustentável, seguro, eficiente e resiliente, ofereça mais benefícios aos seus utilizadores e apoie o crescimento inclusivo. A rede transeuropeia de transportes deve demonstrar um valor acrescentado europeu, contribuindo para os objetivos previstos nas seguintes quatro categorias:

a) Sustentabilidade:

- i) promovendo uma mobilidade com zero emissões ou emissões baixas, de acordo com as metas pertinentes da União em matéria de redução de CO₂,
- ii) permitindo uma maior utilização de modos de transporte mais sustentáveis, em especial continuando a desenvolver uma rede ferroviária interoperável de transporte de passageiros de longa distância, incluindo a alta velocidade, e uma rede interoperável de transporte ferroviário de mercadorias, bem como uma rede fiável de vias navegáveis interiores e uma rede de transporte marítimo de curta distância para o transporte de passageiros e de mercadorias em toda a União,
- iii) promovendo a proteção ambiental,
- iv) reduzindo as externalidades negativas, nomeadamente as relacionadas com o ambiente, o clima, a saúde, os congestionamentos e os acidentes, por exemplo através de programas de incentivos ecológicos, ou
- v) promovendo a segurança energética;

- b) Coesão:
- i) favorecendo a acessibilidade e conectividade de todas as regiões da União, prestando especial atenção às regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, bem como às zonas escassamente povoadas,
 - ii) reduzindo as disparidades da qualidade das infraestruturas e promovendo a interoperabilidade entre os sistemas digitais de todos os modos de transporte, com uma capacidade de rede adequada, entre regiões e Estados-Membros,
 - iii) promovendo, tanto para passageiros como para mercadorias, uma coordenação e uma interconexão eficientes entre infraestruturas de transportes do tráfego de longa distância, regional e local, por forma a facilitar os serviços de transporte, nomeadamente nos nós urbanos, ou
 - iv) promovendo uma infraestrutura de transporte que reflita as especificidades das diferentes zonas da União e permita uma cobertura equilibrada de todas as regiões europeias;
- c) Eficiência:
- i) eliminando os estrangulamentos da infraestrutura e garantindo as ligações em falta, quer a nível das infraestruturas de transporte e nos pontos de conexão entre elas, quer nos territórios dos Estados-Membros e entre Estados-Membros, em especial nos troços transfronteiriços, e estabelecendo ligações, se for caso disso, à rede transeuropeia de transportes em países terceiros,

- ii) eliminando os estrangulamentos da interoperabilidade, incluindo as deficiências em matéria de digitalização,
 - iii) promovendo a interoperabilidade das redes de transporte nacionais, regionais e locais,
 - iv) otimizando a integração e interconexão de todos os modos de transporte, incluindo nos nós urbanos,
 - v) promovendo transportes economicamente eficientes e de elevada qualidade, que contribuam para maiores níveis de crescimento económico e de competitividade,
 - vi) utilizando com maior eficiência as infraestruturas novas e existentes, por exemplo no setor ferroviário,
 - vii) aplicando conceitos tecnológicos e operacionais interoperáveis e inovadores e sistemas digitais de uma forma eficiente em termos de custos, ou
 - viii) promovendo uma maior coordenação entre os Estados-Membros relativamente às obras de infraestrutura no âmbito de projetos transfronteiriços;
- d) Aumento dos benefícios para os utilizadores:
- i) assegurando a acessibilidade dos utilizadores e satisfazendo as suas necessidades de mobilidade e transporte, tendo especialmente em conta as necessidades das pessoas em situações de vulnerabilidade, incluindo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e as pessoas que vivem em regiões remotas, incluindo as regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, rurais, insulares, periféricas e montanhosas, bem como as zonas escassamente povoadas,

- ii) garantindo normas seguras e de elevada qualidade, incluindo em matéria de qualidade dos serviços prestados a todos os utilizadores, tanto para o transporte de passageiros como para o transporte de mercadorias,
- iii) favorecendo a qualidade, eficiência e sustentabilidade de serviços de transporte, que devem ser acessíveis e ter preços comportáveis,
- iv) apoiando uma mobilidade adequada às alterações climáticas e resiliente aos riscos naturais e às catástrofes de origem humana, e que facilite a implantação rápida e eficiente de serviços de emergência e salvamento, incluindo para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida,
- v) assegurando a resiliência da infraestrutura, em especial nos troços transfronteiriços,
- vi) oferecendo soluções de transporte alternativas, incluindo através de outros modos de transporte, no caso de perturbações da rede,
- vii) favorecendo modos ativos de mobilidade pelo aumento da acessibilidade e da qualidade das infraestruturas conexas, melhorando assim a segurança e a saúde dos utilizadores ativos das infraestruturas e promovendo os benefícios ambientais desses modos,
- viii) apoiando a mobilidade sem discontinuidades na União, ou
- ix) assegurando uma manutenção adequada destinada a proporcionar à infraestrutura existente um nível de serviço adaptado ao fluxo de tráfego e um elevado nível de segurança durante o ciclo de vida da infraestrutura.

Artigo 5.º

Eficiência e resiliência da rede em termos de recursos e proteção ambiental

1. A rede transeuropeia de transportes deve ser planeada, desenvolvida e explorada de uma forma eficiente em termos de recursos e em conformidade com os requisitos ambientais aplicáveis aos níveis nacional e da UE, mediante:
 - a) O desenvolvimento de novas infraestruturas, a melhoria e manutenção das infraestruturas de transporte existentes, nomeadamente prevendo uma manutenção ao longo de todo o ciclo de vida das infraestruturas ao planear a sua construção ou melhoria, e mantendo a operacionalidade das infraestruturas;
 - b) A otimização da integração e da interconexão das infraestruturas;
 - c) A criação de infraestruturas de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos, contribuindo assim para a implantação de tecnologias de descarbonização;
 - d) A implantação de novas tecnologias e de sistemas TIC para os transportes, com vista a manter ou melhorar o desempenho das infraestruturas, quando essa implantação se justifique do ponto de vista económico ou seja necessária para aumentar a segurança;
 - e) A otimização da utilização da infraestrutura, em especial através de uma gestão eficiente da capacidade e do tráfego, promovendo a multimodalidade e a transição para padrões de mobilidade mais sustentáveis, incluindo o desenvolvimento de serviços de transporte multimodal sustentáveis, atrativos e eficientes;

- f) A exploração e a otimização das sinergias possíveis com outras redes, em particular com as redes transeuropeias da energia ou das telecomunicações, incluindo, se for caso disso, toda a rede elétrica, a fim de assegurar a coerência entre o planeamento da infraestrutura de carregamento e o respetivo planeamento da rede, bem como a tomada em consideração de possíveis sinergias com a dupla utilização das infraestruturas identificadas no documento intitulado «Necessidades militares para a mobilidade militar dentro e fora da UE», aprovado pelo Conselho em 26 de junho de 2023 e 23 de outubro de 2023, e em qualquer documento subsequente que reveja essas necessidades aprovado posteriormente, bem como com as infraestruturas cicláveis, incluindo as ciclovias de longa distância;
- g) O desenvolvimento de infraestruturas ecológicas, sustentáveis e resilientes às alterações climáticas, tendo em conta os modos ativos, e a promoção de novas tecnologias que visem descarbonizar a construção de infraestruturas de transportes, nomeadamente através da utilização de materiais eficientes em termos de recursos e resistentes às alterações climáticas, concebidas para reduzir, tanto quanto possível, o impacto negativo na saúde dos cidadãos que vivem em zonas próximas da rede, no ambiente, incluindo a poluição atmosférica e sonora, e na degradação dos ecossistemas; e

h) A consideração adequada da resiliência da rede de transportes e respetiva infraestrutura e serviços, especialmente nos troços transfronteiriços, no que diz respeito a um contexto climático e geopolítico em mutação, bem como aos riscos naturais e às catástrofes de origem humana, e às perturbações, intencionais ou não, com vista a enfrentar esses desafios e a permitir uma resposta adequada e uma recuperação atempada na sequência dessas perturbações, bem como com vista a facilitar as cadeias de abastecimento.

2. Ao planearem e desenvolverem a rede transeuropeia de transportes, os Estados-Membros podem adaptar o alinhamento específico dos troços tendo em conta as especificidades das diferentes regiões da União, nomeadamente as suas características topográficas e as considerações ambientais, e assegurando simultaneamente a conformidade com o presente regulamento. Essa adaptação não pode exceder o permitido nos termos da decisão de autorização de projeto pertinente, em conformidade com o requisito estabelecido no artigo 58.º, n.º 1, alínea g).

3. A avaliação ambiental dos planos e projetos deve ser efetuada de acordo com a Diretiva do Conselho 92/43/CEE⁴⁴ e com as Diretivas 2000/60/CE⁴⁵, 2001/42/CE⁴⁶, 2002/49/CE⁴⁷, 2009/147/CE⁴⁸ do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 2011/92/UE. No caso de projetos de interesse comum para os quais o processo de adjudicação de uma avaliação ambiental não tenha sido iniciado até ... [data de entrada em vigor do presente regulamento], é também avaliada a sua conformidade com o princípio de «não prejudicar significativamente».

Artigo 6.º

Desenvolvimento gradual da rede transeuropeia de transportes

1. Sem prejuízo do artigo 8.º, n.º 5, a rede transeuropeia de transportes deve, salvo disposição em contrário do presente regulamento, ser desenvolvida, gradualmente, em três fases:
- a) a conclusão da rede principal até 31 de dezembro de 2030;

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

⁴⁸ 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).

- b) a conclusão da rede principal alargada até 31 de dezembro de 2040; e,
- c) a conclusão da rede global até 31 de dezembro de 2050.

A rede transeuropeia de transportes deve ser desenvolvida, em especial, através da implementação de uma estrutura para essa rede baseada numa abordagem metodológica coerente e transparente, que inclua uma rede principal, uma rede principal alargada e uma rede global, com nós urbanos e de transporte que sirvam de pontos de conexão multimodais para o tráfego de longa distância e as redes regionais e locais de transportes.

- 2. A rede global é composta por todas as infraestruturas de transporte existentes e planeadas da rede transeuropeia de transportes, bem como pelas medidas destinadas a promover uma utilização eficiente e sustentável do ponto de vista social e ambiental dessa mesma infraestrutura.
- 3. A rede principal e a rede principal alargada são compostas pelas partes da rede transeuropeia de transportes que serão desenvolvidas prioritariamente, e concluídas de acordo com os prazos estabelecidos no n.º 1, para cumprir os objetivos de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

Artigo 7.º

Corredores europeus de transporte

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

Artigo 8.º

Projetos de interesse comum

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

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

7. Os Estados-Membros envidam todos os esforços possíveis para assegurar que os projetos de interesse comum são executados de forma atempada e eficiente.
8. A análise dos custos e benefícios socioeconómicos é aplicada pelos Estados-Membros, seguindo uma abordagem reconhecida e harmonizada, a fim de permitir uma avaliação transparente e comparativa desses projetos.

Artigo 9.º

Cooperação com países terceiros

1. A União pode cooperar com países terceiros para conectar a rede transeuropeia de transportes às redes infraestruturais desses países, por meio de projetos de interesse comum, se for caso disso, com vista a reforçar o crescimento económico sustentável e a competitividade e, em especial, a:
 - a) Promover o alargamento da política da rede transeuropeia de transportes aos países terceiros, em conjunto com outras políticas conexas da União, em especial no domínio da proteção ambiental e climática;
 - b) Assegurar a conexão da rede transeuropeia de transportes às redes de transportes dos países terceiros nos postos de fronteira, inclusive no território do país terceiro que faça parte do corredor europeu de transporte, a fim de garantir a ausência de descontinuidades nos fluxos de tráfego, nos controlos fronteiriços, na vigilância de fronteiras e em outros procedimentos de controlo nas fronteiras;

- c) Assegurar, no território dos países terceiros, a conexão entre a rede transeuropeia de transportes e as redes de transportes dos países terceiros, nomeadamente com vista a facilitar, sempre que pertinente e adequado, o transporte ferroviário com países terceiros;
- d) Concluir as infraestruturas de transporte localizadas nos países terceiros que servem de ligação entre partes da rede transeuropeia de transportes da União;
- e) Promover a interoperabilidade da rede transeuropeia de transportes e das redes dos países terceiros;
- f) Facilitar o transporte marítimo e promover rotas marítimas de curta distância com países terceiros, desde que não contribuam para a fuga de carbono;
- g) Facilitar o transporte por vias navegáveis interiores com os países terceiros;
- h) Facilitar o transporte aéreo com países terceiros, a fim de promover um crescimento económico eficiente e sustentável e a competitividade, incluindo a extensão do céu único europeu e a melhoria da cooperação na gestão do tráfego aéreo;
- i) Conectar e implementar os sistemas TIC para os transportes nesses países terceiros; e
- j) Promover a descarbonização dos transportes, em especial pela implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos em países terceiros, com vista a estabelecer uma rede contínua ligada à rede transeuropeia de transportes.

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

Capítulo II

Disposições gerais

Artigo 10.º

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

1. A rede principal, a rede principal alargada e a rede global devem:
 - a) Corresponder às redes especificadas nos mapas constantes do anexo I e nas listas do anexo II;
 - b) Ser especificadas mais pormenorizadamente através da descrição das componentes das infraestruturas;

c) Cumprir os requisitos aplicáveis às infraestruturas de transporte estabelecidos no presente capítulo e nos capítulos III e IV; e

d) Constituir a base para a identificação de projetos de interesse comum.

2. A rede principal e a rede principal alargada são compostas pelas partes da rede transeuropeia de transportes que serão desenvolvidas prioritariamente para cumprir os objetivos da política da rede transeuropeia de transportes.

As referências à «rede principal» no Regulamento (UE) 2021/1153 devem entender-se como incluindo a «rede principal alargada», na aceção do presente regulamento.

As referências à «rede principal» no Regulamento (UE) 2023/1804 devem entender-se como referências à «rede principal», na aceção do presente regulamento.

As referências à «rede global» no Regulamento (UE) 2023/1804 devem entender-se como referências à «rede principal alargada» e à «rede global», na aceção do presente regulamento.

3. Os nós da rede são estabelecidos no anexo II e incluem nós urbanos e nós de transporte (aeroportos, portos marítimos, portos de navegação interior, terminais rodoferroviários e terminais em vias navegáveis interiores).

4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas adequadas para desenvolver a rede principal, a rede principal alargada e a rede global, de modo a cumprirem o presente regulamento nas datas especificadas no artigo 6.º, n.º 1, salvo disposição em contrário do presente regulamento.

Artigo 11.º

Disposições gerais aplicáveis aos corredores europeus de transporte

1. Os nove corredores europeus de transporte especificados nos mapas constantes do anexo III são, concretamente:
- a) Atlântico;
 - b) Mar Báltico – mar Negro – mar Egeu;
 - c) Mar Báltico – mar Adriático;
 - d) Mediterrâneo;
 - e) Mar do Norte – Reno – Mediterrâneo;
 - f) Mar do Norte – Báltico;

- g) Reno – Danúbio;
 - h) Escandinávia – Mediterrâneo;
 - i) Balcãs Ocidentais – Mediterrâneo Oriental.
2. Os Estados-Membros devem tomar medidas adequadas para desenvolver os corredores europeus de transporte, de modo a cumprirem o presente regulamento, o mais tardar, até 31 de dezembro de 2030, no que respeita às infraestruturas nacionais que façam parte da rede principal, e até 31 de dezembro de 2040, no que respeita às infraestruturas nacionais que façam parte da rede principal alargada, salvo disposição em contrário do presente regulamento.
3. Sob reserva da aprovação do Estado-Membro interessado, nos termos do artigo 172.º, n.º 2, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 62.º do presente regulamento para alterar, dentro dos limites do artigo 7.º do presente regulamento, o alinhamento dos corredores europeus de transporte no anexo III do presente regulamento, a fim de ter em conta a evolução dos principais fluxos comerciais e de tráfego ou alterações substanciais na rede. No que diz respeito às alterações dos alinhamentos de corredores que afetem partes no território de países vizinhos, os referidos atos delegados são baseados em acordos de alto nível relativos a redes de infraestruturas de transportes entre a União e os países vizinhos em causa.

Artigo 12.º

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

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

- e) Criar a infraestrutura necessária para assegurar uma circulação sem descontinuidades dos veículos com zero emissões ou emissões baixas, e de embarcações e aeronaves que utilizem combustíveis que contribuam para a redução das emissões dos transportes e para o aumento da segurança energética;
- f) Promover a utilização eficiente, sem descontinuidades e sustentável da infraestrutura e, se necessário, reforçar a capacidade;
- g) Manter a operacionalidade das infraestruturas existentes e melhorar ou manter a sua qualidade em termos de segurança, proteção, eficiência dos sistemas e operações de transporte, resiliência às alterações climáticas e catástrofes, desempenho ambiental e continuidade dos fluxos de tráfego;
- h) Melhorar a qualidade dos serviços e as condições sociais dos trabalhadores dos transportes, a acessibilidade de todos os utilizadores, incluindo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e outras pessoas em situações de vulnerabilidade, prevenindo e atenuando a pobreza nos transportes;
- i) Melhorar a digitalização, permitir a aplicação digital em conformidade com o direito da União e desenvolver a automatização, em especial mediante a aplicação e implantação de sistemas TIC para os transportes; ou
- j) Adaptar, sempre que necessário e tendo em conta os requisitos constitucionais de determinados Estados-Membros, as infraestruturas a uma dupla utilização, a fim de dar resposta às necessidades civis e de defesa, prestando especial atenção aos itinerários necessários para a movimentação de forças militares com pouca antecedência e em grande escala.

2. Complementarmente às medidas previstas no n.º 1, deve ser dada especial atenção às medidas que sejam necessárias para:
- a) Contribuir para atenuar a exposição das zonas urbanas e, se for caso disso, das zonas sensíveis densamente povoadas, aos efeitos negativos do transporte ferroviário e rodoviário em trânsito;
 - b) Otimizar a utilização da infraestrutura, em especial através de uma gestão eficiente da capacidade, da gestão do tráfego e de um melhor desempenho operacional;
 - c) Contribuir para os efeitos positivos para a saúde e o ambiente, promovendo a utilização de modos ativos de mobilidade através do desenvolvimento das infraestruturas correspondentes para deslocação a pé e de bicicleta;
 - d) Garantir um acesso não discriminatório de todos os participantes no mercado à infraestrutura da rede transeuropeia de transportes; ou
 - e) Assegurar uma passagem eficiente das fronteiras ao transporte de mercadorias, tendo em conta os tempos de espera.

Artigo 13.º

Prioridades gerais aplicáveis aos corredores europeus de transporte

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

- a) O desenvolvimento de uma rede de transporte ferroviário de mercadorias com elevado desempenho, sem descontinuidades e plenamente interoperável em toda a União;
- b) O desenvolvimento de uma rede ferroviária de transporte de passageiros interoperável, com elevado desempenho, incluindo a alta velocidade, que conecte os nós urbanos em toda a União;
- c) O desenvolvimento de infraestruturas eficientes de transporte aéreo, navegação interior e transporte marítimo, bem integradas no Espaço Marítimo Europeu;
- d) O desenvolvimento de uma rede rodoviária segura, com infraestruturas suficientes para combustíveis alternativos, bem como zonas de estacionamento seguras e protegidas;
- e) O desenvolvimento de soluções de transporte multimodal e interoperável;
- f) A promoção da integração intermodal de toda a cadeia logística e a sua interconexão eficiente nos nós urbanos e de transporte;
- g) A criação da infraestrutura necessária para assegurar uma circulação sem descontinuidades dos veículos com zero emissões ou emissões baixas, e de embarcações e aeronaves que utilizem combustíveis que contribuam para a redução das emissões dos transportes e para o aumento da segurança energética;

- h) A implantação de sistemas TIC para o transporte em todos os modos na rede, quando pertinente, a fim de assegurar uma utilização eficiente da infraestrutura e permitir o intercâmbio digital de informações; ou
- i) A melhoria das ligações entre a rede transeuropeia de transportes e as redes de infraestruturas dos países vizinhos, se for caso disso.

Capítulo III

Disposições específicas

SECÇÃO 1

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Artigo 14.º

Componentes da infraestrutura

- 1. A infraestrutura de transporte ferroviário compreende, em especial:
 - a) As linhas ferroviárias, incluindo:
 - i) as vias-férreas,
 - ii) os aparelhos de mudança de via,
 - iii) as passagens de nível,

- iv) as linhas de serviço,
 - v) os túneis,
 - vi) as pontes, e
 - vii) as infraestruturas de mitigação do impacto ambiental;
- b) As estações, nas linhas ferroviárias especificadas nos mapas constantes do anexo I, para a transferência de passageiros dentro do modo ferroviário e entre este e outros modos de transporte;
- c) Além das estações de passageiros, as instalações de serviço ferroviário, nas linhas ferroviárias especificadas nos mapas constantes do anexo I, tal como definidas no artigo 3.º, ponto 11, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁹, em especial estações de triagem, instalações de formação das composições, instalações de manobra, feixes de resguardo, instalações de manutenção, outras instalações técnicas, como instalações de limpeza e lavagem, meios de socorro e instalações de reabastecimento de combustível, bem como dispositivos automáticos de mudança de bitola dos carris;
- d) As conexões de vias de acesso ferroviário até terminais multimodais de mercadorias ligados por caminho de ferro, incluindo as vias de acesso ferroviário até terminais multimodais de mercadorias nos portos de navegação interior e marítimos e aeroportos, e as vias de acesso ferroviário até estações de triagem, tal como referido no anexo II, ponto 2, alínea c), da Diretiva 2012/34/UE;

⁴⁹ 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).

- e) A sinalização lateral controlo-comando;
 - f) A infraestrutura energética da via;
 - g) A infraestrutura relativa às instalações para combustíveis alternativos;
 - h) Os equipamentos associados; e
 - i) Os sistemas TIC para os transportes.
2. O equipamento técnico associado às linhas ferroviárias pode incluir os sistemas de eletrificação e o equipamento para embarque e desembarque de passageiros, e carga e descarga de mercadorias, nas estações e terminais, bem como as tecnologias inovadoras em fase de implantação.

Artigo 15.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros asseguram que a infraestrutura ferroviária da rede global cumpre:
- a) A Diretiva (UE) 2016/797 e os atos de execução adotados ao abrigo da mesma, a fim de alcançar a interoperabilidade da rede global; e

- b) Os requisitos das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) adotadas nos termos dos artigos 4.º e 5.º da Diretiva (UE) 2016/797, sem prejuízo das isenções previstas no artigo 7.º, n.º 1, dessa diretiva.
2. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2050, a infraestrutura ferroviária da rede global, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d):
- a) Está plenamente eletrificada nas linhas férreas, incluindo, e tanto quanto necessário para as operações com comboios elétricos, nas linhas de serviço;
 - b) Tem capacidade, sem autorização especial, para uma carga mínima por eixo de 22,5 toneladas; e
 - c) Tem capacidade, sem autorização especial, para a operação de comboios de mercadorias com um comprimento mínimo de 740 m [incluindo a locomotiva ou as locomotivas]. Este requisito é satisfeito se, nas linhas de via dupla, puder ser atribuído diariamente, pelo menos, um canal horário por hora e por direção, em média, a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m, se solicitado por uma empresa ferroviária.
3. Os requisitos estabelecidos no n.º 2, alíneas b) e c), são aplicáveis apenas às linhas da rede global:
- a) que ligam um terminal multimodal de mercadorias ou um porto de navegação interior ou marítimo ao seu ponto mais próximo de cruzamento com a rede principal de transporte de mercadorias ou a rede principal alargada de transporte de mercadorias;
 - b) que constituem uma linha de reencaminhamento de uma linha que faça parte da rede principal de transporte de mercadorias ou da rede principal alargada de transporte de mercadorias; ou

- c) em que circulam, em média, mais de dez comboios de mercadorias por dia em ambos os sentidos, com base nos dados do ano anterior à notificação.

Até ... [três anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros notificam a Comissão das linhas em causa. No caso dos troços transfronteiriços, a notificação é efetuada de comum acordo com os outros Estados-Membros interessados.

4. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2050, a infraestrutura ferroviária da rede global nas conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), e que se encontra ligada às linhas ferroviárias utilizadas para o transporte de mercadorias, a que se refere o artigo 15.º, n.º 3, cumpre os requisitos previstos no n.º 2, alíneas a), b) e c), do presente artigo, exceto se, no que diz respeito aos requisitos estabelecidos no n.º 2, alínea c), do presente artigo, tiver sido concedida isenção da aplicação do artigo 38.º, n.º 3, pela Comissão, nos termos do artigo 38.º, n.º 4.
5. Os Estados-Membros asseguram que, em caso de construção de uma nova linha na infraestrutura ferroviária da rede global, o requisito estabelecido no n.º 2, alínea a), seja cumprido até 31 de dezembro de 2040. Os projetos cuja avaliação de impacto ambiental tenha sido iniciada até ... [data de entrada em vigor do presente regulamento] são excluídos desta obrigação.
6. Os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 e 4 não são aplicáveis às redes isoladas.

7. Sem prejuízo do disposto no n.º 6, em casos devidamente justificados, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, adota atos de execução que concedam isenções no que diz respeito aos requisitos referidos no presente artigo, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou em impactos negativos significativos no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. No caso de troços transfronteiriços, o pedido de isenção é coordenado com o Estado-Membro ou Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros vizinhos podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido os pareceres dos Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada, bem como, se for caso disso, em termos do seu impacto significativo na interoperabilidade e na continuidade da rede ferroviária. A Comissão tem devidamente em conta os pareceres dos Estados-Membros vizinhos interessados.

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

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

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

Artigo 16.º

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

1. Os Estados-Membros asseguram que a infraestrutura ferroviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre o disposto no artigo 15.º, n.º 1.
2. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal alargada, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), no que respeita às linhas que fazem parte da rede de transporte de mercadorias:
 - a) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º n.º 2, alíneas a) e b);

- b) Tem capacidade, sem autorização especial, para a operação de comboios de mercadorias com um comprimento mínimo de 740 m (incluindo a locomotiva ou as locomotivas). Este requisito é satisfeito se forem cumpridas, pelo menos, as seguintes condições:
- i) nas linhas de via dupla, pode ser atribuído, pelo menos, um canal horário por cada duas horas e por direção e, pelo menos, 24 canais horários por dia, a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m, se solicitado por uma empresa ferroviária,
 - ii) nas linhas de via única, pode ser atribuído, pelo menos, um canal horário por cada três horas e por direção e, pelo menos, 12 canais horários por dia, a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m, se solicitado por uma empresa ferroviária; e
- c) Nos troços ferroviários que ligam os terminais multimodais de mercadorias de dois nós urbanos ou o terminal multimodal de mercadorias de um nó urbano e um posto de fronteira, mais de 75 % da extensão de cada troço ferroviário é concebida para uma velocidade de, pelo menos, 100 km/h para os comboios de mercadorias nas linhas ferroviárias de mercadorias da rede principal alargada.
3. Os Estados-Membros asseguram que, em caso de construção de uma nova linha na infraestrutura ferroviária da rede principal alargada, o requisito estabelecido no artigo 15.º, n.º 2, alínea a), esteja cumprido até 31 de dezembro de 2030. Os projetos cuja avaliação de impacto ambiental tenha sido iniciada até ... [data de entrada em vigor do presente regulamento] ficam excluídos desta obrigação.

4. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal alargada, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), no que respeita às linhas que fazem parte da rede de transporte de passageiros:
- a) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea a), nas linhas ferroviárias de passageiros da rede principal alargada; e
 - b) Nos troços ferroviários que ligam as plataformas multimodais de passageiros de dois nós urbanos ou as plataformas multimodais de passageiros de um nó urbano e um posto de fronteira, mais de 75 % da extensão de cada troço ferroviário é concebida para uma velocidade de, pelo menos, 160 km/h para os comboios de passageiros nas linhas ferroviárias de passageiros da rede principal alargada.
5. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal alargada nas conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), e no n.º 2, alínea b), do presente artigo, exceto se, no que diz respeito aos requisitos estabelecidos no n.º 2, alínea b), do presente artigo, tiver sido concedida isenção da aplicação do artigo 38.º, n.º 3, nos termos do artigo 38.º, n.º 4.
6. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura ferroviária da rede principal, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d):
- a) No que respeita às linhas que fazem parte da rede de transporte de mercadorias: satisfaz os requisitos estabelecidos no n.º 2, alíneas a), b) e c), do presente artigo; e

- b) No que respeita às linhas que fazem parte da rede de transporte de passageiros: satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea a).
7. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária que faz parte da rede principal de transporte de passageiros, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz o requisito estabelecido no n.º 4, alínea b), do presente artigo.
8. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, as linhas para transporte de mercadorias que fazem parte da infraestrutura ferroviária da rede principal ou da rede principal alargada, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), permitem a circulação de comboios de mercadorias que transportem semirreboques padrão até quatro metros de altura, carregados a uma altura de, pelo menos, 27 centímetros acima do topo do carril, nos corredores europeus de transporte no seu território.

Considera-se este requisito cumprido se forem satisfeitas, no mínimo, as seguintes condições em todos os corredores europeus de transporte no território do Estado-Membro:

- a) Existir, pelo menos, uma linha direta que satisfaça o referido requisito, permitindo a operação ininterrupta de comboios no território de um Estado-Membro e nas linhas transfronteiriças com cada Estado-Membro vizinho;

- b) Existir, pelo menos, uma linha direta que satisfaça o referido requisito, ligada a, pelo menos, um terminal rodoferroviário ou um terminal multimodal de mercadorias situado num porto marítimo, que faça parte do corredor europeu de transporte no território de um Estado-Membro, ou numa área adjacente; e
- c) Existir, pelo menos, uma linha direta que satisfaça o referido requisito, ligada a, pelo menos, um desses pontos finais, se um ou mais pontos finais de um corredor se situarem no território de um Estado-Membro.

No caso dos troços transfronteiriços, a determinação das linhas em causa é efetuada de comum acordo com os Estados-Membros vizinhos interessados.

O mais tardar até ... [três anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros notificam a Comissão das linhas em causa.

9. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura ferroviária da rede principal nas conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), e no n.º 2, alínea b), do presente artigo, exceto se, no que diz respeito aos requisitos estabelecidos no n.º 2, alínea b), do presente artigo, tiver sido concedida isenção da aplicação do artigo 38.º, n.º 3, pela Comissão, nos termos do artigo 38.º, n.º 4.

10. Os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 a 9 não são aplicáveis às redes isoladas.
11. Sem prejuízo do disposto no n.º 10, em casos devidamente justificados, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, adota atos de execução que concedam isenções no que diz respeito aos requisitos referidos no presente artigo, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou em impactos negativos significativos no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. No caso de troços transfronteiriços, o pedido de isenção é coordenado com o Estado-Membro ou Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros vizinhos podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido os pareceres dos Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada, bem como, se for caso disso, em termos do seu impacto significativo na interoperabilidade e na continuidade da rede ferroviária. A Comissão tem devidamente em conta os pareceres dos Estados-Membros vizinhos interessados.

Ao avaliar os pedidos de isenção do requisito relativo ao transporte de semirreboques estabelecido no n.º 8, a Comissão tem em conta, em especial, o resultado da análise dos custos e benefícios socioeconómicos, bem como a possível perturbação dos serviços devido às obras necessárias para cumprir esse requisito.

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

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

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

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

Artigo 17.º

Bitola nominal da norma europeia para vias ferroviárias

1. Os Estados-Membros asseguram que todas as novas linhas ferroviárias da rede principal e da rede principal alargada, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), contemplam a utilização da bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm. Considera-se este requisito cumprido se os comboios com bitola de 1 435 mm forem capazes de circular na infraestrutura até 31 de dezembro de 2030, no caso da rede principal, e até 31 de dezembro de 2040, no caso da rede principal alargada. Para efeitos do presente artigo, entende-se por «nova linha ferroviária» qualquer linha cujas obras de construção não tenham sido iniciadas até ... [data de entrada em vigor do presente regulamento].
2. Em derrogação do n.º 1 do presente artigo, os Estados-Membros em cujo território não exista, em ... [data de entrada em vigor do presente regulamento], nenhum plano de construção de uma nova linha ferroviária de ligação à fronteira terrestre de outro Estado-Membro, de acordo com o anexo I, elaboram um plano que indique a nova linha ferroviária a construir, em conformidade com a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm. Esse plano deve ter em conta o impacto na interoperabilidade com o Estado-Membro ou Estados-Membros vizinhos, considerando, em especial, a eventual migração das linhas ferroviárias existentes para a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm, em conformidade com o n.º 3 do presente artigo. O plano deve incluir uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos que justifique a decisão do Estado-Membro no sentido de, se for caso disso, não construir novas infraestruturas ferroviárias em conformidade com a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm e uma avaliação do impacto na interoperabilidade. Esse plano é apresentado à Comissão até ... [dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento].

3. Os Estados-Membros cuja rede ferroviária existente, ou parte desta, tenha uma bitola diferente da bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm efetuam, até ... [dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], uma avaliação que indique as linhas ferroviárias existentes situadas nos corredores europeus de transporte tendo em vista a eventual migração destas para a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm. No caso dos troços transfronteiriços, a avaliação deve ser coordenada com os Estado-Membro ou Estados-Membros vizinhos. A avaliação deve incluir uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos quanto à viabilidade da possível migração para a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm e uma avaliação do impacto na interoperabilidade.

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

O primeiro e o segundo parágrafos são aplicáveis *mutatis mutandis* às linhas ferroviárias cujas obras de construção tenham sido iniciadas em ... [data de entrada em vigor do presente regulamento].

4. As prioridades para o planeamento da infraestrutura e do investimento resultantes dos planos referidos nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo devem ser incluídas no primeiro plano de trabalho do coordenador europeu para o corredor europeu de transportes de que façam parte as linhas ferroviárias de transporte de mercadorias com bitola diferente da bitola nominal da norma europeia, em conformidade com o artigo 54.º.
5. Em casos devidamente justificados, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, adota atos de execução que concedam isenções temporárias no que diz respeito aos requisitos referidos no n.º 1 para novas linhas ferroviárias da rede principal e da rede principal alargada, ou parte delas, com base no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos. Qualquer pedido de isenção deve ser suficientemente fundamentado. No caso de troços transfronteiriços, os pedidos de isenção são coordenados com o Estados-Membros ou Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros vizinhos podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido os pareceres dos Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada, bem como, se for caso disso, em termos do seu impacto significativo na interoperabilidade e na continuidade da rede ferroviária. A Comissão tem devidamente em conta os pareceres dos Estados-Membros vizinhos interessados.

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

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

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

Artigo 18.º

Sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário

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

2. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2030:
 - a) A infraestrutura ferroviária da rede principal, excluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz os requisitos estabelecidos no n.º 1; e
 - b) O ERTMS é implantado nas conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), da rede principal, desde que esse equipamento seja considerado necessário pelo Estado-Membro em causa, em coordenação com as partes interessadas pertinentes, em especial o gestor da infraestrutura.

3. Os Estados-Membros asseguram que os sistemas de classe B são desmantelados, o mais tardar até 31 de dezembro de 2040 na rede principal, até 31 de dezembro de 2045 na rede principal alargada e até 31 de dezembro de 2050 na rede global, desde que seja assegurado um nível de segurança adequado, com exceção dos troços em nós urbanos também utilizados por comboios suburbanos de passageiros equipados com sistemas específicos de proteção de comboios de classe B.
4. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2050, a infraestrutura ferroviária da rede principal, da rede principal alargada e da rede global está equipada com um ERTMS por rádio.
5. Os Estados-Membros asseguram que o ERTMS por rádio é implantado na infraestrutura ferroviária da rede principal, da rede principal alargada e da rede global a partir de 31 de dezembro de 2030, em caso de construção de uma nova linha, ou a partir de 31 de dezembro de 2040, em caso de modernização do sistema de sinalização.
6. Os Estados-Membros asseguram que o ERTMS por rádio é implantado até 31 de dezembro de 2050 nas conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, desde que este equipamento seja considerado necessário pelo Estado-Membro em causa, em coordenação com o gestor da infraestrutura e outras partes interessadas pertinentes. Em caso de construção de uma nova linha, essa implantação deve ser assegurada a partir de 31 de dezembro de 2030.
7. Os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 6 não são aplicáveis às redes isoladas.

8. Sem prejuízo do disposto no n.º 7, em casos devidamente justificados, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, adota atos de execução que concedam isenções no que diz respeito aos requisitos referidos nos n.ºs 1 a 6. Qualquer pedido de isenção deve basear-se no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos e numa avaliação do impacto na interoperabilidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. No caso de troços transfronteiriços, o pedido de isenção é coordenado com o Estado-Membro ou Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros vizinhos podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido os pareceres dos Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido. As isenções solicitadas devem cumprir os requisitos da Diretiva (UE) 2016/797.

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo, bem como em termos do seu impacto significativo na interoperabilidade. A Comissão tem devidamente em conta os pareceres dos Estados-Membros vizinhos interessados.

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

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

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

Artigo 19.º
Prioridades operacionais

1. A governação do transporte ferroviário de mercadorias deve envidar todos os esforços para assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, nos corredores europeus de transporte, a qualidade dos serviços prestados às empresas ferroviárias e os requisitos técnicos e operacionais para a utilização da infraestrutura não impedem que o desempenho operacional dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias ao longo dos corredores de transporte de mercadorias cumpra as seguintes metas:
 - a) Em cada troço transfronteiriço interno, o tempo de paragem de todos os comboios de mercadorias que atravessam a fronteira entre dois Estados-Membros não excede, em média, 25 minutos, exceto nos troços em que ocorra uma mudança de bitola ou nos casos em que ainda não tenham sido suprimidos os controlos realizados em comboios na fronteira no âmbito do ponto 1.2 do anexo VI do Regulamento (UE) 2016/399, não permitindo assim respeitar esse limite de tempo; o tempo de paragem de um comboio num troço transfronteiriço corresponde ao total do tempo de trânsito adicional que pode ser atribuído à existência de um posto de fronteira, independentemente dos procedimentos ou razões de natureza infraestrutural, operacional, técnica ou administrativa; o tempo de paragem não inclui o tempo que não possa ser atribuído à passagem da fronteira, como o despendido com procedimentos operacionais executados em instalações próximas do posto de fronteira, mas que não estejam intrinsecamente relacionados com essa passagem; e

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

2. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, no que se refere às linhas para transporte de mercadorias da rede principal, até 31 de dezembro de 2040, no que refere às linhas para transporte de mercadorias da rede principal alargada, e até 31 de dezembro de 2050, no que se refere às linhas para transporte de mercadorias da rede global a que se refere o artigo 15.º, n.º 3, sejam aplicáveis as seguintes condições:

- a) Nas linhas de via dupla, podem ser atribuídos, pelo menos, dois canais horários por hora e por direção a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m (incluindo a locomotiva ou as locomotivas); e
- b) Nas linhas de via única, pode ser atribuído, pelo menos, um canal horário por cada duas horas e por direção a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m (incluindo a locomotiva ou as locomotivas).

Artigo 20.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura ferroviária

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

- a) A migração para a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm, se for caso disso;
- b) A atenuação do impacto do ruído e da vibração causados pelo transporte ferroviário, nomeadamente através de medidas aplicáveis ao material circulante e às infraestruturas, incluindo barreiras de proteção contra o ruído;
- c) O aumento da segurança nas passagens de nível;
- d) Se adequado, a conexão da infraestrutura de transporte ferroviário com a infraestrutura dos portos de navegação interior;
- e) O desenvolvimento de uma infraestrutura para comboios de comprimento superior a 740 m e até 1 500 m e 25,0 toneladas de carga por eixo, com base na análise dos custos e benefícios socioeconómicos, ao construírem e modernizarem as linhas ferroviárias relevantes para o tráfego de mercadorias;
- f) O desenvolvimento e implantação de tecnologias inovadoras para os caminhos de ferro, com base, em especial, nos trabalhos das empresas comuns «Shift2Rail» e «Setor Ferroviário Europeu», nomeadamente a operação automática de comboios, a gestão avançada do tráfego e a conectividade digital dos passageiros baseadas no ERTMS e nos acoplamentos automáticos digitais, a conectividade baseada na tecnologia 5G e em satélites e unidades inerciais para as unidades de geoposicionamento do ERTMS;

- g) Aquando da construção ou modernização da infraestrutura ferroviária, assegurar a continuidade e a acessibilidade das vias pedonais e ciclovias, e criar espaços para estacionamento de bicicletas na proximidade das estações, a fim de promover os modos ativos de deslocação;
- h) O desenvolvimento de tecnologias inovadoras relacionadas com os combustíveis alternativos para os caminhos de ferro, como a utilização de comboios movidos a hidrogénio ou alimentados por baterias em troços e vias de acesso ferroviário isentos do requisito de eletrificação;
- i) Para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, prever uma norma que assegure a circulação de comboios de mercadorias que transportem semirreboques padrão até quatro metros de altura carregados a uma altura de 33 centímetros, sem necessidade de autorização especial para operar os serviços; e
- j) A conversão para a via dupla nos troços propensos a estrangulamentos que apresentam obstáculos à capacidade.

SECÇÃO 2

INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE POR VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

Artigo 21.º

Componentes da infraestrutura

- 1. A infraestrutura do transporte por vias navegáveis interiores compreende, em especial:
 - a) Os rios;

- b) Os canais;
- c) Os lagos e as lagoas;
- d) As infraestruturas associadas, tais como eclusas, elevadores, pontes, reservatórios e as medidas conexas de prevenção e mitigação de cheias e secas, suscetíveis de produzir efeitos positivos na navegação interior;
- e) As vias navegáveis de acesso e as conexões no «último quilómetro» aos terminais multimodais de mercadorias ligados por vias navegáveis interiores, em especial nos portos de navegação interior e marítimos;
- f) Os locais de amarração e de estacionamento;
- g) Os portos de navegação interior, incluindo as infraestruturas portuárias básicas, como bacias internas, muralhas de cais, postos de amarração, pontões, docas, diques, aterros, plataformas, recuperação de terras e infraestruturas para operações de transporte dentro e fora da zona portuária;
- h) Os equipamentos associados referidos no n.º 2;
- i) Os sistemas TIC para os transportes, incluindo os serviços de informação fluvial (RIS);
- j) As conexões dos portos de navegação interior com outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;

- k) A infraestrutura relativa às instalações para combustíveis alternativos; e
 - l) A infraestrutura necessária para garantir a execução de operações sem resíduos e às medidas de economia circular.
2. Os equipamentos associados às vias navegáveis interiores podem incluir equipamentos para carga, descarga e armazenamento de mercadorias nos portos de navegação interior. Os equipamentos associados podem incluir, em particular, sistemas de propulsão e operacionais que reduzam a poluição, nomeadamente a poluição do ar e da água, o consumo de energia e o nível de emissões de carbono. Podem também incluir instalações para receção de resíduos, equipamentos para o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre e outras infraestruturas de produção e fornecimento de combustíveis alternativos, bem como equipamentos quebra-gelo, serviços hidrológicos e de dragagem do canal navegável, do porto e das aproximações ao porto destinados a garantir a navegabilidade durante todo o ano.
3. Para fazer parte da rede global, um porto de navegação interior tem de preencher as seguintes condições:
- a) Registrar um volume anual de transbordo de mercadorias superior a 500 000 toneladas, em que o volume total anual de transbordo de mercadorias se baseia na média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat; e
 - b) Estar situado na rede de vias navegáveis interiores da rede transeuropeia de transportes.

Artigo 22.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2050, os portos de navegação interior da rede global:
 - a) Estão conectados com a infraestrutura rodoviária ou ferroviária;
 - b) Dispõem, pelo menos, de um terminal multimodal de mercadorias aberto a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória, com tarifas transparentes e não discriminatórias; e
 - c) Estão equipados com os meios necessários para melhorar o desempenho ambiental das embarcações nos portos, o que pode compreender meios de receção de resíduos, instalações de desgaseificação, medidas de redução do ruído, bem como medidas de redução da poluição atmosférica e da água.
2. Os Estados-Membros asseguram a criação da infraestrutura para combustíveis alternativos nos portos de navegação interior, em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1804.

Artigo 23.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede principal

1. Os Estados-Membros asseguram que os portos de navegação interior da rede principal cumprem o disposto no artigo 22.º, n.º 2, e preenchem os requisitos estabelecidos no artigo 22.º, n.º 1, alíneas a) e b), até 31 de dezembro de 2030, e no artigo 22.º, n.º 1, alínea c), até 31 de dezembro de 2040.
2. Os Estados-Membros asseguram a manutenção da rede de vias navegáveis interiores, incluindo as conexões referidas no artigo 21.º, n.º 1, alínea e), de modo a garantir uma navegação eficiente, fiável e segura para os utilizadores, cumprindo requisitos mínimos e níveis de serviços mínimos, tal como estabelecidos no n.º 3 do presente artigo, para tal navegação («bom estado de navegação»).

Os Estados-Membros evitam a deterioração do bom estado de navegação, bem como a deterioração do estado atual das partes da rede que já excedam esses requisitos mínimos em ... [data de entrada em vigor do presente regulamento].

3. Os Estados-Membros asseguram, em especial, que, até 31 de dezembro de 2030:
 - a) O canal navegável dos rios, canais, lagos, lagoas, portos de navegação interior e respetivas vias de acesso tem uma profundidade de, pelo menos, 2,5 m e uma altura mínima sob pontes não levadiças de, pelo menos, 5,25 m relativamente a linhas de água de referência previamente especificadas, que são excedidas, em média estatística, num determinado número de dias por ano;

- b) Divulgam, num sítio Web de acesso público, o número de dias por ano a que se refere a alínea a), em que o nível real da linha de água excede ou não atinge a linha de água de referência especificada para a profundidade do canal de navegação, bem como os tempos médios de espera em cada eclusa;
- c) Os operadores das eclusas asseguram que as eclusas são operadas e mantidas de modo a minimizar os tempos de espera; e
- d) Os rios, canais, lagos e lagoas estão equipados com serviços de informação fluvial (RIS), para todos os serviços, em conformidade com a Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰, de modo a garantir informações em tempo real aos utilizadores transfronteiriços.

⁵⁰ 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).

Para efeitos da alínea a) do presente número, as linhas de água de referência são estabelecidas com base no número de dias por ano em que o nível real da linha de água excedeu o nível de referência especificado. Sob reserva de aprovação pelos Estados-Membros interessados, nos termos do artigo 172.º, n.º 2, do TFUE, a Comissão adota atos de execução, elaborados em estreita cooperação com os referidos Estados-Membros, mediante consulta dos coordenadores europeus pertinentes e, se aplicável, mediante consulta das comissões de navegação fluvial estabelecidas ao abrigo de acordos internacionais, para especificar as linhas de água de referência a que se refere a alínea a) do presente número, por corredor, por via navegável ou por troço de via navegável. Esses atos de execução devem ser coerentes com os requisitos estabelecidos nas convenções internacionais, nos acordos celebrados entre os Estados-Membros, incluindo nos regulamentos adotados pelas comissões de navegação fluvial estabelecidas ao abrigo de tais convenções e acordos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 61.º, n.º 3 do presente regulamento.

4. Em casos devidamente justificados, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, adota atos de execução que concedam isenções no que diz respeito aos requisitos mínimos referidos nos n.ºs 2 e 3, por via navegável e, quando adequado, por troço de via navegável, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou em impactos negativos significativos no ambiente, na biodiversidade ou no património cultural. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. O pedido de isenção é coordenado com o Estado-Membro ou Estados-Membros vizinhos, se for caso disso. Os Estados-Membros vizinhos podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido os pareceres dos Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo. A Comissão tem devidamente em conta os pareceres dos Estados-Membros vizinhos interessados.

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

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

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

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

5. Em caso de força maior, os Estados-Membros repõem as condições de navegabilidade de acordo com o seu estado anterior, logo que a situação o permita.
6. A Comissão pode adotar orientações que assegurem uma abordagem coerente para garantir um bom estado de navegação na União. Em especial, essas orientações podem abranger:
 - a) Parâmetros específicos para os rios de corrente livre;
 - b) Parâmetros complementares para a largura navegável do canal;

- c) A implantação de infraestruturas energéticas alternativas para garantir o acesso a combustíveis alternativos ao longo de todo o corredor;
- d) A utilização de aplicações digitais da rede e de processos de automatização;
- e) A resiliência da infraestrutura às alterações climáticas, aos riscos naturais e às catástrofes de origem humana ou perturbações intencionais; ou
- f) A introdução e promoção de novas tecnologias e da inovação no domínio dos combustíveis e dos sistemas de propulsão com emissões nulas ou baixas de carbono.

Artigo 24.º

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

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

- a) O cumprimento de normas mais rigorosas ao modernizar as vias navegáveis interiores existentes e ao criar novas vias navegáveis, se aplicável, a fim de satisfazer as exigências do mercado;
- b) As medidas de prevenção e mitigação contra inundações e secas;
- c) A melhoria dos processos de digitalização e automatização, em especial tendo em vista o reforço da segurança, da proteção e da sustentabilidade do transporte por vias navegáveis interiores, incluindo nos nós urbanos;

- d) A modernização e a expansão da capacidade infraestrutural, incluindo os locais de amarração e de estacionamento e os seus serviços, necessária para assegurar as operações de transporte multimodal tanto dentro como fora da zona portuária e ao longo das vias navegáveis;
- e) A promoção e o desenvolvimento de medidas destinadas a melhorar o desempenho ambiental do transporte por vias navegáveis interiores e da respetiva infraestrutura, incluindo a utilização de embarcações com emissões nulas ou baixas, e as medidas destinadas a mitigar o impacto nas massas de água e na biodiversidade dependente da água, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao abrigo do direito da União ou dos acordos internacionais pertinentes;
- f) O desenvolvimento e a utilização de embarcações de navegação interior de baixo calado adequadas para situações em que o nível da linha de água é baixo;
- g) Aquando da construção ou modernização da infraestrutura de transporte por vias navegáveis interiores, assegurar a continuidade e a acessibilidade das vias pedonais e ciclovias, a fim de promover os modos ativos de deslocação;
- h) A promoção de medidas destinadas a evitar a degradação dos requisitos aplicáveis às vias navegáveis, incluindo meios de monitorização das condições do canal navegável; e
- i) Se for o caso, a melhoria das condições de navegação, ao longo das vias navegáveis interiores aquando da construção de novas pontes ou da renovação de pontes não levadiças, prestando especial atenção à sua altura livre em relação às pontes existentes num troço de via navegável específico.

SECÇÃO 3

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO E ESPAÇO MARÍTIMO EUROPEU

Artigo 25.º

Componentes da infraestrutura

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

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

3. A infraestrutura de transporte marítimo referida no n.º 2, alínea a), compreende, em especial:

- a) Os portos marítimos, incluindo a infraestrutura necessária às operações de transporte no interior da zona portuária;
- b) As infraestruturas portuárias básicas, como bacias internas, muralhas de cais, postos de amarração, plataformas, pontões, docas, diques, aterros e recuperação de terras;
- c) Os canais marítimos;
- d) Os sistemas de ajuda à navegação;
- e) As aproximações aos portos, os canais navegáveis e as eclusas;
- f) Os quebra-mares;
- g) As conexões dos portos com a rede transeuropeia de transportes;

- h) Os sistemas TIC para os transportes, incluindo o ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo (EMSWe) e o sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios (VTMIS);
 - i) A infraestrutura relativa aos combustíveis alternativos;
 - j) Os equipamentos associados, que podem incluir, em especial, os equipamentos para a gestão do tráfego e da carga, para a redução de efeitos negativos no ambiente, nomeadamente para operações sem resíduos e medidas de economia circular, para a melhoria da eficiência energética, para a redução do ruído e para a utilização de combustíveis alternativos, bem como os equipamentos destinados a garantir a navegabilidade durante todo o ano, como os quebra-gelos, e equipamentos para os estudos hidrológicos, a dragagem e a proteção dos portos e seus acessos; e
 - k) As infraestruturas destinadas a facilitar as atividades portuárias relacionadas com as energias renováveis, incluindo parques eólicos marítimos.
4. Para fazer parte da rede global, um porto marítimo tem de preencher, pelo menos, uma das seguintes condições:
- a) Registrar um volume total anual de tráfego de passageiros superior a 0,1 % do volume total anual de tráfego de passageiros de todos os portos marítimos da União, em que o valor de referência para o volume total é a mais recente média trienal disponível, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;

- b) Registrar um volume total anual de carga (a granel ou acondicionada) superior a 0,1 % do volume total anual correspondente de carga movimentada em todos os portos marítimos da União, em que o valor de referência para o volume total é a mais recente média trienal disponível, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
- c) Registrar um volume total anual de carga (a granel ou acondicionada) superior a 500 000 toneladas por ano e o seu contributo para a diversificação do abastecimento energético da UE e para a aceleração da implantação das energias renováveis constituir uma das suas atividades principais, em que o valor de referência para o volume total é a mais recente média trienal disponível, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
- d) Estar localizado numa ilha e constituir o único ponto de acesso da rede global a uma região NUTS 3, na aceção do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1059/2003; ou
- e) Estar localizado numa região periférica ou ultraperiférica, fora de um raio de 200 km do porto mais próximo da rede global.

Artigo 26.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros asseguram que:
 - a) Foi criada uma infraestrutura para combustíveis alternativos nos portos marítimos da rede global, em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1804;
 - b) Os portos marítimos da rede global estão equipados com as infraestruturas necessárias para melhorar o desempenho ambiental dos navios nos portos, em especial meios de receção de resíduos provenientes de navios, em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵¹;
 - c) Os sistemas VTMIS e SafeSeaNet foram implementados em conformidade com a Diretiva 2002/59/CE; e
 - d) As plataformas nacionais únicas para o setor marítimo foram criadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2019/1239.

⁵¹ Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

2. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2050:
- a) Os portos marítimos da rede global com um volume total anual de carga superior a dois milhões de toneladas estão conectados com as infraestruturas ferroviárias e rodoviárias e, sempre que possível, com as vias navegáveis interiores; O valor de referência para o volume total é a mais recente média trienal disponível, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
 - b) Todos os portos marítimos da rede global com tráfego de mercadorias dispõem, no mínimo, de um terminal multimodal de transporte de mercadorias, aberto a todos os utilizadores de forma não discriminatória, com tarifas transparentes e não discriminatórias;
 - c) Os canais marítimos, canais portuários e estuários que conectam dois mares, ou que permitem o acesso por mar aos portos marítimos, cumprem, no mínimo, os requisitos do artigo 23.º aplicáveis às vias navegáveis interiores; e
 - d) Os portos marítimos da rede global conectados às vias navegáveis interiores estão equipados com capacidade de movimentação para embarcações de navegação interior.

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

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

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo.

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

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

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

Artigo 27.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede principal

1. Os Estados-Membros asseguram que a infraestrutura de transporte marítimo da rede principal cumpre o disposto no artigo 26.º, n.º 1.
2. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura de transporte marítimo da rede principal cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 26.º, n.º 2.
3. Em casos devidamente justificados, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, adota atos de execução que concedam isenções no que diz respeito aos requisitos mínimos referidos no n.º 2, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou em impactos negativos significativos no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo.

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

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

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

Artigo 28.º

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

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

- a) A melhoria dos acessos marítimos, nomeadamente por meio de quebra-mares, canais marítimos, canais navegáveis, eclusas, dragagens e ajudas à navegação;

- b) A construção ou melhoria de infraestruturas portuárias básicas, como bacias internas, infraestruturas para combustíveis alternativos, muralhas de cais, postos de amarração, plataformas, pontões, docas, diques, aterros e recuperação de terras;
- c) A melhoria das infraestruturas que interligam os diferentes modos de transporte, dos equipamentos e dos sistemas referidos no artigo 37.º, alíneas a), b) e d); bem como a modernização e expansão da capacidade da infraestrutura ferroviária necessária para as operações de transporte na zona portuária ou adjacente à mesma, se necessário para a ligação à rede ferroviária transeuropeia;
- d) A melhoria dos processos de digitalização e automatização, em especial com vista a reforçar a segurança, a proteção, a eficiência e a sustentabilidade;
- e) A introdução e promoção de novas tecnologias e da inovação, bem como de combustíveis renováveis e com emissões baixas de carbono;
- f) A melhoria da resiliência das cadeias logísticas e do comércio marítimo internacional, incluindo em matéria de adaptação às alterações climáticas;
- g) A adoção de medidas de redução do ruído e de eficiência energética;
- h) A promoção de embarcações de emissões nulas ou baixas que sirvam e operem ligações de transporte marítimo de curta distância e o desenvolvimento de medidas destinadas a melhorar o desempenho ambiental do transporte marítimo para otimização das escalas portuárias e da cadeia de abastecimento, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao abrigo do direito da União ou dos acordos internacionais pertinentes, como o recurso a programas de incentivos ecológicos;

- i) As ações relacionadas com a promoção de atividades com benefícios mais vastos e de ligações de transporte marítimo de curta distância, no âmbito do Espaço Marítimo Europeu, incluindo a promoção de um melhor acesso às regiões ultraperiféricas e a outras regiões remotas, insulares e periféricas;
- j) A promoção do transporte por ferry com emissões nulas ou baixas como modo sustentável de transporte de passageiros;
- k) As ações destinadas a aumentar a quota de transporte de mercadorias, incluindo nas ligações de transporte marítimo de curta distância, transferida do transporte rodoviário e aéreo para o transporte marítimo ou por vias navegáveis interiores e para o transporte ferroviário, a fim de reduzir os custos externos negativos, como as emissões e o congestionamento; e
- l) A melhoria do acesso às regiões ultraperiféricas e a outras regiões remotas, insulares e periféricas.

SECÇÃO 4

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Artigo 29.º

Componentes da infraestrutura

- 1. A infraestrutura de transporte rodoviário compreende, em especial:
 - a) As vias rodoviárias, incluindo:
 - i) as pontes,
 - ii) os túneis,

- iii) os entroncamentos,
 - iv) os cruzamentos,
 - v) os nós de ligação,
 - vi) as bermas pavimentadas, e
 - vii) as infraestruturas de mitigação do impacto ambiental, incluindo soluções para a preservação da fauna ou a atenuação do ruído;
- b) Os equipamentos associados, incluindo os sistemas de pesagem em movimento;
 - c) A infraestrutura digital e os sistemas TIC para os transportes;
 - d) As vias de acesso a terminais multimodais de mercadorias;
 - e) As conexões dos terminais de mercadorias e das plataformas logísticas com outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;
 - f) Os terminais de autocarros;
 - g) A infraestrutura relativa às instalações para combustíveis alternativos; e
 - h) As áreas de estacionamento e descanso, incluindo zonas de estacionamento seguras e protegidas para veículos comerciais.

2. As vias rodoviárias a que se refere o n.º 1, alínea a), do presente artigo, e que estão especificadas nos mapas constantes do anexo I, desempenham um papel importante no tráfego de mercadorias e de passageiros de longo curso, integram os principais centros urbanos e económicos e estão interconectadas a outros modos de transporte.
3. Os equipamentos associados às vias rodoviárias a que se refere o n.º 1, alínea b), podem incluir, nomeadamente, os equipamentos de gestão de tráfego, de informação e indicação de itinerários, de cobrança de portagens ou direitos de utilização, de segurança, de redução dos efeitos ambientais negativos, de abastecimento ou carregamento de veículos com propulsão alternativa, bem como zonas de estacionamento seguras e protegidas para veículos comerciais.

Artigo 30.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros asseguram que:
 - a) A segurança da infraestrutura de transporte rodoviário está assegurada e é monitorizada e, quando necessário, reforçada de acordo com o procedimento previsto na Diretiva 2008/96/CE;
 - b) As vias rodoviárias são concebidas, construídas, melhoradas e mantidas respeitando elevadas normas de qualidade e segurança;
 - c) As vias rodoviárias são concebidas, construídas, melhoradas e mantidas respeitando um elevado nível de proteção ambiental, inclusive, se for caso disso, através de medidas de redução do ruído e da recolha, tratamento e libertação de águas de escoamento;

- d) Os túneis rodoviários de comprimento superior a 500 m cumprem os requisitos da Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵²;
- e) A interoperabilidade dos sistemas de cobrança de portagens é assegurada de acordo com a Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵³, com o Regulamento de Execução (UE) 2020/204 da Comissão⁵⁴ e com o Regulamento Delegado (UE) 2020/203 da Comissão⁵⁵, quando aplicável;
- f) As portagens ou direitos de utilização são cobrados em conformidade com a Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁶, quando aplicável;
- g) Os sistemas de transporte inteligentes utilizados nas infraestruturas de transporte rodoviário cumprem o disposto na Diretiva 2010/40/UE e foram implementados em conformidade com os atos delegados adotados com base na mesma; e

⁵² 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).

⁵³ Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (JO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

⁵⁴ Regulamento de Execução (UE) 2020/204 da Comissão, de 28 de novembro de 2019, relativo às obrigações dos fornecedores do serviço eletrónico europeu de portagem, ao teor mínimo do regulamento de setor do serviço eletrónico europeu de portagem, suas interfaces eletrónicas e requisitos aplicáveis aos componentes de interoperabilidade, e que revoga a Decisão 2009/750/CE (JO L 43 de 17.2.2020, p. 49).

⁵⁵ Regulamento Delegado (UE) 2020/203 da Comissão, de 28 de novembro de 2019, relativo à classificação dos veículos, às obrigações dos utilizadores do serviço eletrónico europeu de portagem, aos requisitos aplicáveis aos componentes de interoperabilidade e aos critérios mínimos de elegibilidade para os organismos notificados (JO L 43 de 17.2.2020, p. 41).

⁵⁶ Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de infraestruturas rodoviárias (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

h) Foi criada uma infraestrutura para combustíveis alternativos na rede rodoviária, em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1804.

2. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2050, nas vias rodoviárias a que se refere o artigo 29.º, n.º 1, alínea a), da rede global:

a) A rodovia foi especialmente concebida, construída ou adaptada para o tráfego motorizado;

b) Estão disponíveis áreas de descanso com uma distância máxima de 100 km entre si, equipadas com espaço de estacionamento seguro e suficiente e instalações adequadas, incluindo instalações sanitárias, que satisfaçam as necessidades de uma mão de obra diversificada; e

c) Foram instalados sistemas de pesagem em movimento a cada 300 km, em média, na rede do Estado-Membro.

Para efeitos do primeiro parágrafo, alínea c), ao instalarem sistemas de pesagem em movimento, os Estados-Membros podem concentrar-se nos troços rodoviários com um tráfego de mercadorias muito intenso. Os sistemas de pesagem em movimento devem permitir a identificação dos veículos e conjuntos de veículos suscetíveis de terem excedido os pesos máximos autorizados estabelecidos na Diretiva 96/53/CE.

3. Os Estados-Membros asseguram a implantação ou utilização dos meios para detetar acontecimentos ou condições que afetem a segurança, bem como a recolha dos dados pertinentes sobre o tráfego rodoviário, para efeitos de prestação de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, tal como definido no Regulamento Delegado (UE) n.º 886/2013 da Comissão⁵⁷:
- a) No caso das infraestruturas existentes da rede global, até 31 de dezembro de 2030; e
 - b) No caso das novas infraestruturas da rede global, até 31 de dezembro de 2050 ou, se o troço rodoviário ficar concluído antes, até à respetiva data de conclusão.
4. Em casos devidamente justificados, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, adota atos de execução que concedam isenções aos requisitos estabelecidos no n.º 2 no que diz respeito às vias rodoviárias, quando a densidade de tráfego não exceda 10 000 veículos por dia em ambos os sentidos, ou com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou em impactos negativos significativos no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado, tendo igualmente em conta que as infraestruturas em causa estão sujeitas a avaliações de impacto na segurança rodoviária, auditorias e inspeções e, se necessário, a medidas corretivas em conformidade com a Diretiva 2008/96/CE. O pedido de isenção é coordenado com o Estados-Membros ou Estados-Membros vizinhos, se for caso disso. Os Estados-Membros vizinhos podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido os pareceres dos Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

⁵⁷ Regulamento Delegado (UE) n.º 886/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores (JO L 247 de 18.9.2013, p. 6).

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo. A Comissão tem devidamente em conta os pareceres dos Estados-Membros vizinhos interessados.

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

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

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

Artigo 31.º

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

1. Os Estados-Membros asseguram que a infraestrutura rodoviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre o disposto no artigo 30.º, n.º 1.
2. Os Estados-Membros asseguram que as vias rodoviárias a que se refere o artigo 29.º, n.º 1, alínea a), cumprem, até 31 de dezembro de 2030, relativamente à infraestrutura rodoviária da rede principal, e até 31 de dezembro de 2040, relativamente à infraestrutura rodoviária da rede principal alargada, os requisitos a seguir enunciados:
 - a) As vias rodoviárias foram especialmente concebidas, construídas ou adaptadas para o tráfego motorizado;
 - b) As vias rodoviárias incluem, exceto em pontos específicos ou a título temporário, faixas de rodagem distintas nos dois sentidos de tráfego, separadas por uma faixa divisória não destinada ao tráfego ou por outros meios que proporcionem um nível equivalente de segurança; e
 - c) As vias rodoviárias não têm cruzamentos ao mesmo nível com estradas, vias de caminho de ferro, trilhos de elétricos ou caminhos destinados à circulação de velocípedes ou peões.

3. Os Estados-Membros asseguram que a infraestrutura rodoviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre, até 31 de dezembro de 2040, as seguintes condições:
- a) Estão disponíveis áreas de descanso ao longo das vias rodoviárias da rede principal e da rede principal alargada, com uma distância máxima de 60 km entre si, equipadas com espaço de estacionamento suficiente e seguro e instalações adequadas, incluindo instalações sanitárias, que satisfaçam as necessidades de uma mão de obra diversificada; e
 - b) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 30.º, n.º 2, alínea c).
4. Os Estados-Membros asseguram que, até 31 de dezembro de 2040, existam zonas de estacionamento seguras e protegidas ao longo das vias rodoviárias da rede principal e da rede principal alargada ou a uma distância máxima de 3 km da saída mais próxima da via rodoviária da rede transeuropeia, com uma distância máxima, em média, de 150 km entre duas dessas áreas, equipadas com espaço de estacionamento suficiente para os veículos comerciais e cumprindo os requisitos estabelecidos no artigo 8.º-A, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006. Os Estados-Membros podem concentrar-se nos troços rodoviários com um tráfego de mercadorias muito intenso.
5. Os Estados-Membros asseguram que a infraestrutura rodoviária cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 30.º, n.º 3:
- a) No caso das infraestruturas existentes da rede principal, até 31 de dezembro de 2025, e das infraestruturas existentes da rede principal alargada, até 31 de dezembro de 2030; e

- b) No caso das novas infraestruturas da rede principal, até 31 de dezembro de 2030, e das novas infraestruturas da rede principal alargada, até 31 de dezembro de 2040 ou, se o troço rodoviário ficar concluído antes, até à respetiva data de conclusão.
6. Em casos devidamente justificados, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, adota atos de execução que concedam isenções aos requisitos estabelecidos nos n.ºs 2, 3 e 4 no que diz respeito às vias rodoviárias, quando a densidade de tráfego não exceda 10 000 veículos por dia em ambos os sentidos, ou com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou em impactos negativos significativos no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado, tendo igualmente em conta que as infraestruturas em causa estão sujeitas a avaliações de impacto na segurança rodoviária, auditorias e inspeções e, se necessário, a medidas corretivas em conformidade com a Diretiva 2008/96/CE. No caso de troços transfronteiriços, o pedido de isenção é coordenado com o Estado-Membro ou Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros vizinhos podem apresentar um parecer ao Estado-Membro que solicita a isenção. O Estado-Membro anexa ao seu pedido os pareceres dos Estados-Membros vizinhos. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo. A Comissão tem devidamente em conta os pareceres dos Estados-Membros vizinhos interessados.

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

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

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

Artigo 32.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura rodoviária

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

- a) A melhoria e promoção da segurança rodoviária, tendo em conta as necessidades dos utilizadores vulneráveis e dos utilizadores em toda a sua diversidade, em especial das pessoas com mobilidade reduzida;

- b) A mitigação dos congestionamentos nas vias rodoviárias existentes, em especial através de uma gestão inteligente do tráfego, incluindo taxas de congestionamento dinâmicas ou portagens variáveis em função da hora, da semana ou da época do ano;
- c) A melhoria dos processos de digitalização e automatização, a introdução de tecnologias inovadoras para melhorar o controlo da conformidade com o quadro jurídico da União em matéria de transportes rodoviários, incluindo instrumentos de execução inteligentes e automatizados e infraestruturas de comunicação;
- d) Aquando da construção ou modernização da infraestrutura rodoviária, assegurar a continuidade e a acessibilidade das vias pedonais e ciclovias, a fim de promover os modos ativos de deslocação e melhorar, se for caso disso, as infraestruturas para a mobilidade ativa; e
- e) A criação, na rede global, de zonas de estacionamento seguras e protegidas, equipadas com espaço de estacionamento suficiente para os veículos comerciais e cumprindo os requisitos estabelecidos no artigo 8.º-A, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

SECÇÃO 5

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE AÉREO

Artigo 33.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura de transporte aéreo compreende, em especial:
 - a) O espaço aéreo, as rotas e as linhas aéreas;
 - b) Os aeroportos, incluindo as infraestruturas e o equipamento necessários para as operações de terra e de transporte na zona aeroportuária, e os vertiportos;
 - c) As ligações dos aeroportos aos outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;
 - d) Os sistemas ATM/ANS e equipamentos associados, incluindo equipamentos espaciais;
 - e) A infraestrutura para combustíveis alternativos e o fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas;
 - f) As infraestruturas para produção no local de combustíveis alternativos, melhoria da eficiência energética e redução do impacto climático, ambiental e sonoro dos aeroportos ou das operações aeroportuárias associadas, como os serviços de assistência em escala, as operações de aeronaves e o transporte terrestre de passageiros;

g) As infraestruturas utilizadas para a recolha seletiva de resíduos, a prevenção de resíduos e as atividades no domínio da economia circular; e

h) Os portos espaciais.

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

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

O volume total anual de passageiros e o volume total anual de carga baseiam-se na mais recente média trienal disponível, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat.

Artigo 34.º

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

1. Os Estados-Membros asseguram que:
 - a) Os aeroportos da rede transeuropeia de transportes com um volume total anual de tráfego de passageiros superior a 12 milhões de passageiros estão conectados à rede ferroviária transeuropeia, inclusive, sempre que possível, à rede ferroviária de alta velocidade, permitindo serviços de longo curso, até 31 de dezembro de 2040, exceto quando condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes impeçam essas conexões;
 - b) Os aeroportos da rede transeuropeia de transportes com um volume total anual de tráfego de passageiros superior a quatro milhões e inferior a 12 milhões de passageiros estão conectados à rede ferroviária transeuropeia ou, se o aeroporto estiver localizado num nó urbano da rede ferroviária transeuropeia ou nas suas imediações, a esse nó urbano, por caminho de ferro, metropolitano, comboio ligeiro, elétrico, veículo tracionado por cabo ou, exceccionalmente, outras soluções de transporte público com emissões nulas, até 31 de dezembro de 2050, exceto quando condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes impeçam essas conexões;
 - c) Os aeroportos da rede transeuropeia de transportes oferecem, pelo menos, um terminal aberto a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória, com tarifas transparentes e não discriminatórias;

- d) São aplicadas normas de base comuns à infraestrutura de transporte aéreo, para proteger a aviação civil de atos de interferência ilícita, tal como adotadas pela União nos termos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁸;
- e) A infraestrutura de gestão do tráfego aéreo permite a implementação do céu único europeu, em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (UE) 2018/1139, e a realização das operações de transporte aéreo, com vista a melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu, bem como a implementação das regras de execução e especificações da União;
- f) Foi criada uma infraestrutura para combustíveis alternativos para os aeroportos, em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1804; e
- g) Os aeroportos da rede principal e da rede global com um volume total anual de tráfego de passageiros superior a quatro milhões de passageiros dispõem de infraestruturas para o fornecimento de ar condicionado às aeronaves estacionadas nas posições de estacionamento de contacto utilizadas para operações de transporte comercial até 31 de dezembro de 2030 relativamente aos aeroportos da rede principal e até 31 de dezembro de 2040 relativamente aos aeroportos da rede global.

⁵⁸ 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).

O volume total anual de passageiros a que se refere o primeiro parágrafo, alíneas a), b) e g), baseia-se na mais recente média trienal disponível em ... [data de entrada em vigor do presente regulamento], de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat.

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

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo.

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

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

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

Artigo 35.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte aéreo

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

- a) O aumento da eficiência energética e operacional dos aeroportos;
- b) O apoio à implementação do céu único europeu e de sistemas interoperáveis, em especial os sistemas desenvolvidos pelo projeto SESAR em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM, incluindo os destinados a garantir a integração segura e plena de novos veículos aéreos, tripulados e não tripulados;
- c) A melhoria dos processos de digitalização e automatização, em especial tendo em vista o reforço da segurança e da proteção;

- d) A melhoria das interconexões multimodais entre os aeroportos e as infraestruturas dos outros modos de transporte, bem como entre os aeroportos e os nós urbanos, se for caso disso;
- e) A melhoria da sustentabilidade e a mitigação do impacto climático, ambiental e sonoro, em especial através da introdução de novas tecnologias e inovação, de combustíveis alternativos e de aeronaves e infraestruturas com emissões nulas ou baixas de carbono e de outras infraestruturas para combustíveis alternativos conformes com o Regulamento (UE) 2023/1804, bem como de combustíveis conformes com o Regulamento (UE) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁹;
- f) A conexão dos aeroportos da rede global e da rede principal com um volume total anual de tráfego de passageiros inferior a quatro milhões de passageiros à rede e, quando aplicável, aos nós urbanos correspondentes, como estabelecidos no anexo II, por caminho de ferro, metropolitano, comboio ligeiro, elétrico, veículo tracionado por cabo ou, excecionalmente, outras soluções de transporte público com emissões nulas; e
- g) As infraestruturas para o fornecimento de ar condicionado às aeronaves estacionadas nas posições de estacionamento remotas, e nas posições de estacionamento de contacto nos aeroportos da rede transeuropeia de transportes com um volume total anual de tráfego de passageiros inferior a quatro milhões de passageiros.

⁵⁹ Regulamento (UE) 2023/2405 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de outubro de 2023, relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (ReFuelEU Aviação) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj?locale=pt>).

SECÇÃO 6

INFRAESTRUTURA DOS TERMINAIS MULTIMODAIS DE MERCADORIAS

Artigo 36.º

Identificação dos terminais multimodais de mercadorias

1. Os terminais multimodais de mercadorias da rede transeuropeia de transportes são terminais abertos a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória e estão:
 - a) Localizados nos portos marítimos da rede transeuropeia de transportes, como enumerados no anexo II, ou em áreas adjacentes a estes;
 - b) Localizados nos portos de navegação interior da rede transeuropeia de transportes, como enumerados no anexo II, ou em áreas adjacentes a estes;
 - c) Localizados nos aeroportos da rede transeuropeia de transportes, como enumerados no anexo II; ou
 - d) Classificados como terminais rodoferroviários ou terminais em vias navegáveis interiores da rede transeuropeia de transportes, como enumerados no anexo II.

2. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar uma capacidade suficiente dos terminais multimodais de mercadorias que servem a rede transeuropeia de transportes, tendo em conta os fluxos de tráfego atuais e futuros, em especial os fluxos que servem nós urbanos, centros industriais, portos e plataformas logísticas.
3. Até ... [três anos a contar data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros realizam uma análise de mercado e prospetiva sobre os terminais multimodais de mercadorias no seu território. Essa análise deve, pelo menos:
 - a) Analisar os fluxos de tráfego de mercadorias atuais e futuros, por modo de transporte;
 - b) Identificar os terminais multimodais de mercadorias da rede transeuropeia de transportes existentes no seu território e avaliar a necessidade de novos terminais multimodais de mercadorias ou de capacidade de transbordo adicional nos terminais existentes; e
 - c) Analisar a forma de assegurar uma boa distribuição dos terminais multimodais de mercadorias com capacidade adequada de transbordo, a fim de satisfazer as necessidades identificadas na alínea b), o que deve ter em conta os terminais situados em zonas fronteiriças dos Estados-Membros vizinhos.

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

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

4. Caso a análise referida no n.º 3 identifique a necessidade de novos terminais multimodais de mercadorias ou de capacidade de transbordo adicional nos terminais existentes, os Estados-Membros elaboram um plano de ação para desenvolver uma rede multimodal de terminais de mercadorias, incluindo os locais onde tais necessidades tenham sido identificadas.

A Comissão é notificada do plano de ação o mais tardar doze meses após a conclusão da análise a que se refere o n.º 3.

Com base no referido plano de ação, os Estados-Membros apresentam à Comissão uma lista dos terminais rodoferroviários e dos terminais em vias navegáveis interiores que propõem acrescentar aos anexos I e II.

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

Artigo 37.º

Componentes da infraestrutura

Os terminais multimodais de mercadorias compreendem, em especial:

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

Artigo 38.º

Requisitos aplicáveis à infraestrutura de transporte

1. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar, de forma justa e não discriminatória, que todos os terminais multimodais de mercadorias, abertos a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória e com tarifas transparentes e não discriminatórias, nos portos marítimos e de navegação interior, como enumerados no anexo II, e todos os terminais rodoferroviários e terminais nas vias navegáveis interiores especificados nos mapas constantes do anexo I e enumerados no anexo II, cumprem os seguintes requisitos:
 - a) Estão conectados a, pelo menos, dois modos de transporte disponíveis na zona;
 - b) Estão, até 31 de dezembro de 2030, equipados no interior do terminal ou a uma distância de 3 km do terminal com, pelo menos, uma estação de carregamento, na aceção do artigo 2.º, ponto 52, do Regulamento (UE) 2023/1804, reservada ao serviço de veículos pesados, e, se for caso disso, uma estação de abastecimento, na aceção do artigo 2.º, ponto 59, desse regulamento, utilizada para hidrogénio e reservada ao serviço de veículos pesados; e
 - c) Estão equipados com ferramentas digitais, que permitam facilitar, até 31 de dezembro de 2030:
 - i) uma operação eficiente dos terminais, que podem incluir sistemas de reconhecimento de placas de matrícula (photogates), sistemas de operação de terminais, check-in/check-out digital do condutor, câmaras ou outros sensores em equipamentos de transbordo, e câmaras nas zonas laterais da via-férrea, e

ii) os fluxos de informação dentro de um terminal e entre os modos de transporte ao longo da cadeia logística e o terminal com capacidade para realizar o intercâmbio de informações com sistemas abertos e interoperáveis.

2. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar, de forma justa e não discriminatória, que, até 31 de dezembro de 2030, os terminais multimodais de mercadorias referidos no n.º 1, que estejam ligados à rede ferroviária e que efetuem transbordo vertical, têm capacidade de transbordo suficiente e têm capacidade para movimentar os seguintes tipos de unidades de carregamento intermodais adequadas a gruas: contentor, caixa amovível ou semirreboque.
3. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar, de forma justa e não discriminatória, que, até 31 de dezembro de 2040, os terminais multimodais de mercadorias referidos no n.º 1, que estejam ligados à rede ferroviária da rede principal ou da rede principal alargada, têm capacidade para acolher comboios com 740 m de comprimento sem manipulação ou, se tal não for economicamente viável, que são tomadas medidas adequadas para melhorar a eficiência operacional de acolhimento de comboios de 740 m de comprimento.

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

4. Em casos devidamente justificados, a Comissão, a pedido de um Estado-Membro, adota atos de execução que concedam isenções no que diz respeito aos requisitos mínimos referidos no presente artigo, com base em condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, em especial quando o terminal estiver localizado numa zona com restrições de espaço, no resultado negativo de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou em impactos negativos significativos no ambiente ou na biodiversidade. Qualquer pedido deste tipo deve ser suficientemente fundamentado. Os Estados-Membros podem solicitar a concessão de várias isenções num único pedido.

A Comissão avalia o pedido à luz da justificação apresentada nos termos do primeiro parágrafo.

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

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

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

Artigo 39.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte multimodal

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

- a) Facilitar as interconexões entre os diferentes modos de transporte;
- b) Eliminar os principais obstáculos técnicos e administrativos ao transporte multimodal, incluindo através da implementação do sistema de informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI);
- c) Desenvolver um fluxo regular de informações que permitam a prestação de serviços de transporte em todo o sistema transeuropeu de transportes;
- d) Facilitar a interoperabilidade necessária para partilhar os dados, aceder aos dados e reutilizar os dados dentro de cada modo de transporte e entre diferentes modos de transporte;
- e) Promover, se for caso disso, a possibilidade de as linhas de serviço e os terminais multimodais de mercadorias da rede transeuropeia de transportes assegurarem a movimentação de comboios com 740 m de comprimento, sem nenhuma manipulação;

- f) Proceder à extensão e eletrificação das linhas de serviço nas zonas de partida e de chegada, à adaptação dos sistemas de sinalização e à melhoria da configuração da via-férrea;
- g) Promover, se for caso disso, a migração das linhas de serviço para a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm; e
- h) Promover infraestruturas de transportes multimodais que facilitem uma transferência modal eficaz para modos de transporte sustentáveis.

SECÇÃO 7

NÓS URBANOS

Artigo 40.º

Componentes dos nós urbanos

- 1. Os nós urbanos compreendem, em especial:
 - a) As infraestruturas de transporte dos nós urbanos que fazem parte da rede transeuropeia de transportes, incluindo as variantes; e
 - b) Os pontos de acesso à rede transeuropeia de transportes, abertos a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória, nomeadamente portos, aeroportos, bem como, estações ferroviárias, terminais de autocarros e terminais multimodais de mercadorias.

2. As cidades situadas no centro de cada nó urbano da rede transeuropeia de transportes estão enumeradas no anexo II. Para fazerem parte da rede transeuropeia de transportes e serem enumerados no anexo II, os nós urbanos têm de ter uma população de 100 000 habitantes ou mais, ou, se não existir nenhum nó urbano com tais características numa determinada região NUTS 2, o nó a ser considerado é o nó principal da região NUTS 2 em causa.

Artigo 41.º

Requisitos aplicáveis aos nós urbanos

1. A fim de assegurar um funcionamento eficaz e sem estrangulamentos de toda a rede, ao desenvolverem a rede transeuropeia de transportes nos nós urbanos, os Estados-Membros asseguram os seguintes aspetos:
- a) A disponibilidade de uma infraestrutura de abastecimento e carregamento de combustíveis alternativos, em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1804;
 - b) Até 31 de dezembro de 2027:
 - i) para cada nó urbano, a adoção e o acompanhamento de um plano de mobilidade urbana sustentável (PMUS) que preveja, nomeadamente, medidas que permitam integrar os diferentes modos de transporte e fazer a transição para a mobilidade sustentável, promover uma mobilidade eficiente com emissões nulas ou baixas, incluindo a logística urbana, e reduzir a poluição atmosférica e sonora e, se for caso disso, avaliar a acessibilidade dos utilizadores aos transportes, e

- ii) a recolha e a apresentação à Comissão de dados sobre a mobilidade urbana por nó urbano nos domínios da sustentabilidade, segurança e acessibilidade, de acordo com os indicadores e a metodologia a que se refere o n.º 2;
- c) Até 31 de dezembro de 2030, o desenvolvimento de plataformas multimodais de passageiros, para facilitar as conexões no «primeiro e último quilómetro», incluindo a facilitação do acesso a infraestruturas de transportes públicos e à mobilidade ativa, e equipadas com, pelo menos, uma estação de carregamento, na aceção do artigo 2.º, ponto 52, do Regulamento (UE) 2023/1804, reservada ao serviço de autocarros e camionetas; Os Estados-Membros examinam igualmente a instalação, nessas plataformas, de uma estação de abastecimento, na aceção do artigo 2.º, ponto 59, do referido regulamento, utilizada para hidrogénio, reservada ao serviço de autocarros e camionetas; e
- d) Até 31 de dezembro de 2040, o desenvolvimento, sujeito a uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos e se esse terminal ainda não existir, de, pelo menos, um terminal multimodal de mercadorias com capacidade suficiente de transbordo, dentro ou na proximidade do nó urbano.

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

2. Aquando da adoção e do acompanhamento dos PMUS, as autoridades locais envidam, em cooperação com as autoridades nacionais, se for caso disso, todos os esforços para assegurar que os PMUS cumprem as orientações constantes do anexo V, tendo também em conta os fluxos de transporte transeuropeus de longa distância.

O mais tardar até ... [um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota um ato de execução que:

- a) Defina, num número limitado, os indicadores a utilizar na recolha de dados prevista no n.º 1, alínea b), do presente artigo;
- b) Estabeleça uma metodologia para a recolha e apresentação de dados nos termos do n.º 1 do presente artigo; e
- c) Especifique individualmente os prazos para a apresentação desses dados.

Tais prazos são fixados entre 3 e 5 anos.

O ato de execução é elaborado em estreita cooperação com os Estados-Membros e as suas autoridades regionais e locais e, ao fazê-lo, deve ser tida em conta a disponibilidade e a acessibilidade dos dados a nível local, bem como dos planos de mobilidade urbana existentes.

Esse ato de execução é adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 61.º, n.º 3.

3. A Comissão cria igualmente, o mais tardar até ... [um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], uma interface Internet que permita às autoridades competentes enviarem os PMUS e os indicadores a que se refere o n.º 1, alínea b), e aos Estados-Membros certificarem-se de que os PMUS e os indicadores foram enviados.
4. Até ... [um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros, sem prejuízo do artigo 8.º, n.º 5, designam um ponto de contacto nacional para os PMUS e estabelecem um programa nacional de PMUS com o objetivo de apoiar os nós urbanos na adoção e execução dos PMUS a que se refere o n.º 1, alínea b), subalínea i), do presente artigo.

Artigo 42.º

Prioridades adicionais dos nós urbanos

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

- a) As conexões no «primeiro e último quilómetro» entre, e para, os pontos de acesso à rede transeuropeia de transportes a que se refere o artigo 40.º, n.º 1, alínea b), a fim de aumentar o desempenho da rede transeuropeia de transportes, como metropolitanos ou elétricos;

- b) A interconexão sem descontinuidades entre a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes e as infraestruturas de transporte sustentável regional e local, o que pode incluir:
- i) para os passageiros, o acesso a informações, reservas, pagamento de viagens e obtenção de bilhetes através de serviços digitais de mobilidade multimodal, a fim de permitir a otimização dos itinerários dos veículos com vista a melhorar a gestão dos fluxos de tráfego e a segurança rodoviária e reduzir o congestionamento e a poluição atmosférica, e
 - ii) para as mercadorias, instalações logísticas urbanas para melhorar a consolidação das entregas em zonas urbanas, como microplataformas e plataformas logísticas cicláveis, em especial as ligadas a infraestruturas de transporte ferroviário e por vias navegáveis;
- c) A interconexão sustentável, sem descontinuidades e segura das infraestruturas de transporte de passageiros entre os transportes ferroviário, rodoviário e, se for caso disso, por vias navegáveis interiores, aéreo e marítimo, incluindo a integração de infraestruturas para modos ativos, especialmente aquando da construção ou modernização das infraestruturas de transporte;
- d) A interconexão sustentável, sem descontinuidades e segura das infraestruturas de transporte de mercadorias entre os transportes ferroviário, rodoviário e, se for caso disso, por vias navegáveis interiores, aéreo e marítimo, bem como, se for caso disso, conexões adequadas com plataformas e instalações logísticas;
- e) A mitigação da exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do transporte ferroviário e rodoviário em trânsito;

- f) A promoção de uma mobilidade e transportes eficientes, com baixo nível de ruído e sem emissões, incluindo através da utilização de frotas urbanas mais ecológicas para passageiros e mercadorias;
- g) Se for caso disso, o aumento da quota modal dos transportes públicos e dos modos ativos através de medidas destinadas a orientar a mobilidade dos passageiros principalmente para esses modos, incluindo infraestruturas seguras e protegidas para os modos ativos;
- h) A promoção de sistemas eficientes de distribuição urbana de mercadorias com baixo nível de ruído e de carbono;
- i) Se for caso disso, o aumento da acessibilidade e da conectividade entre as zonas urbanas e rurais, assim como do acesso a transportes inteligentes, sustentáveis e a preços comportáveis; e
- j) A adoção de medidas concretas que fomentem uma maior implantação de ferramentas de TIC e de sistemas de transporte inteligentes, com acesso aberto a todos os operadores, para permitir a otimização dos itinerários dos veículos com vista a melhorar a gestão dos fluxos de tráfego, reduzir o congestionamento e a poluição atmosférica e aumentar a segurança rodoviária, bem como as informações em tempo real sobre a disponibilidade de infraestruturas para combustíveis alternativos.

Capítulo IV

Disposições para garantir transportes inteligentes e resilientes

Artigo 43.º

Sistemas TIC para os transportes

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

- c) No transporte rodoviário: o sistema ITS;
 - d) No transporte marítimo: serviços VTMIS para a gestão do tráfego marítimo e o EMSWe para o intercâmbio de informações;
 - e) No transporte aéreo: os sistemas ATM/ANS, em especial no âmbito do projeto SESAR; e
 - f) No transporte multimodal: o sistema eFTI.
3. Os Estados-Membros podem também promover outros sistemas TIC para os transportes, se for caso disso, de forma coordenada e harmonizada na rede transeuropeia de transportes. Estes podem incluir melhorias na digitalização dos caminhos de ferro, a promoção do espaço de dados sobre a mobilidade da União e quadros que facilitem o intercâmbio de dados entre empresas, quando estabelecidos pela União, para a transparência e otimização da cadeia de abastecimento e infraestruturas TIC adequadas que permitam um controlo inteligente com base no intercâmbio de dados em tempo real entre os operadores económicos e as autoridades responsáveis pelo controlo, necessárias para verificar o cumprimento dos requisitos regulamentares aplicáveis, inclusive durante a circulação dos veículos.

Artigo 44.º

Serviços sustentáveis de transporte de mercadorias

Os Estados-Membros devem promover projetos de interesse comum que ofereçam serviços de transporte de mercadorias eficientes que utilizem a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes, que contribuam para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e outros impactos socioeconómicos e ambientais negativos, como a poluição atmosférica e sonora, e que visem:

- a) Melhorar a utilização sustentável da infraestrutura de transporte, incluindo a sua gestão eficaz;
- b) Promover a utilização de serviços de transporte inovadores, nomeadamente ligações de transporte marítimo de curta distância no âmbito do espaço marítimo europeu, sistemas TIC para os transportes e o desenvolvimento das infraestruturas auxiliares necessárias para alcançar, sobretudo, os objetivos ambientais e de segurança desses serviços;
- c) Facilitar as operações de serviços de transporte multimodal, incluindo os necessários fluxos de informação associados, e melhorar a cooperação entre as entidades que intervêm na cadeia logística, incluindo os carregadores, os operadores, os prestadores de serviços e os seus clientes;
- d) Promover uma utilização eficiente dos recursos e uma exploração com emissões nulas ou baixas, em especial no que se refere às tecnologias, às operações, à tração de veículos, à condução de veículos e embarcações, e ao planeamento de sistemas e operações; ou

- e) Melhorar as conexões com as zonas mais vulneráveis e isoladas da União, incluindo as regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, bem como as zonas escassamente povoadas, promovendo serviços regulares e frequentes.

Artigo 45.º

Novas tecnologias e inovação

Para que a rede transeuropeia de transportes acompanhe o desenvolvimento e a implantação de tecnologias inovadoras, os Estados-Membros e a Comissão promovem, de forma coordenada, projetos de interesse comum que visem, nomeadamente:

- a) Apoiar e promover a descarbonização dos transportes através da transição para veículos, comboios, embarcações com emissões nulas ou baixas e aeronaves movidas a combustíveis alternativos, e outras tecnologias de transporte e de rede inovadoras e sustentáveis;
- b) Promover tecnologias emergentes sustentáveis para melhorar e facilitar o transporte e a mobilidade de passageiros e mercadorias;
- c) Reforçar a descarbonização de todos os modos de transporte estimulando a eficiência energética, introduzir soluções com emissões nulas ou baixas alimentadas por combustíveis alternativos e disponibilizar as infraestruturas correspondentes, sempre que possível através de sinergias com a rede transeuropeia de energia;

- d) Apoiar a utilização e implantação de novas tecnologias digitais, em especial promovendo o intercâmbio de dados e uma infraestrutura de conectividade com cobertura ininterrupta em toda a rede, para garantir o mais elevado nível e desempenho da infraestrutura digital e alcançar níveis mais elevados de automatização, com especial destaque para o setor ferroviário;
- e) Melhorar a segurança e a sustentabilidade da circulação de pessoas e do transporte de mercadorias;
- f) Melhorar o funcionamento, a gestão, a acessibilidade, a interoperabilidade, a multimodalidade e a eficiência da rede, nomeadamente através do desenvolvimento de serviços digitais de mobilidade multimodal como o desenvolvimento de soluções de «mobilidade enquanto serviço»;
- g) Promover uma prestação eficiente de informações acessíveis e compreensíveis, a todos os cidadãos e prestadores de serviços de transporte, sobre a interconexão, a interoperabilidade e a multimodalidade e sobre os impactos ambientais das suas escolhas de transporte;
- h) Promover medidas para reduzir as externalidades negativas, nomeadamente os congestionamentos de tráfego, os danos para a saúde e todos os tipos de poluição, incluindo o ruído e as emissões;
- i) Introduzir tecnologias de segurança;
- j) Melhorar a resiliência da infraestrutura de transportes contra as perturbações e as alterações climáticas, através da modernização e de uma adequada conceção das infraestruturas, bem como de soluções digitais ciberseguras que protejam a rede em caso de catástrofe natural ou de origem humana; e

- k) Continuar a promover o desenvolvimento e a implantação de sistemas TIC e de novas tecnologias para os transportes, dentro de cada modo de transporte e entre diferentes modos de transporte.

Para efeitos do primeiro parágrafo, alínea b), a infraestrutura de transportes correspondente pode:

- i) incluir o acesso à rede, condutas e outras instalações necessárias para o abastecimento de energia,
- ii) ter em conta a interface infraestrutura-veículo, incluindo o carregamento inteligente e bidirecional,
- iii) incluir os sistemas TIC para os transportes,
- iv) funcionar como plataforma energética, para servir diferentes modos de transporte, a fim de ligar a produção local de energia limpa a aplicações de mobilidade com emissões nulas, e
- v) contribuir para a implantação de outras tecnologias que acelerem a descarbonização da economia.

Artigo 46.º

Resiliência da infraestrutura

1. Quando forem planeados e executados projetos de interesse comum, os Estados-Membros envidam todos os esforços adequados para melhorar a segurança e a resiliência da infraestrutura contra as alterações climáticas, riscos naturais, ameaças híbridas, catástrofes de origem humana, acidentes e interrupções operacionais, bem como perturbações intencionais, que afetem o funcionamento do sistema de transportes da União. Em especial, devem ser tidos em conta os seguintes aspetos:
 - a) As interdependências e conexões com outras redes, e os efeitos em cascata que afetem outras redes, como as redes de telecomunicações e de eletricidade;
 - b) A segurança, a proteção e o desempenho em caso de perigos múltiplos;
 - c) A qualidade da infraestrutura estrutural, durante todo o seu ciclo de vida, tendo em conta especialmente as condições ambientais e as condições climáticas previstas para o futuro;
 - d) A intervenção dos mecanismos de proteção civil em caso de perturbações, nomeadamente no caso do transporte de mercadorias perigosas; e
 - e) A cibersegurança e a resiliência da infraestrutura, em especial da infraestrutura transfronteiriça.

2. Os projetos de interesse comum para os quais deva ser realizada uma avaliação de impacto ambiental em conformidade com a Diretiva 2011/92/UE devem também ser sujeitos a uma avaliação da resistência às alterações climáticas. A avaliação da resistência às alterações climáticas deve ser realizada tendo em conta as boas práticas e orientações mais recentes e disponíveis, com vista a garantir que as infraestruturas de transporte são resilientes aos impactos adversos das alterações climáticas, avaliando a sua vulnerabilidade climática e os riscos, incluindo as medidas de adaptação pertinentes, e integrando os custos das emissões de gases com efeito de estufa na análise custo-benefício. Sem prejuízo de outros atos jurídicos da UE, este requisito não se aplica aos projetos para os quais o processo de adjudicação da avaliação de impacto ambiental tenha sido iniciado antes de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento].
3. Até ... [dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão, em estreita cooperação com os Estados-Membros interessados, procede a uma avaliação da resiliência e da vulnerabilidade da rede principal às consequências das alterações climáticas, com base na qual pode elaborar e disponibilizar ao público boas práticas sobre possíveis medidas de adaptação para assegurar a resiliência da rede.

Artigo 47.º

Riscos para a segurança ou a ordem pública

1. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar a proteção da infraestrutura da rede transeuropeia de transportes contra riscos para a segurança ou a ordem pública, avaliando os potenciais riscos para a segurança ou a ordem pública decorrentes da participação ou das contribuições de uma empresa de país terceiro em projetos de interesse comum.
2. Ao determinar se a participação ou a contribuição de uma empresa de um país terceiro num projeto de interesse comum é suscetível de afetar infraestruturas por razões de segurança ou ordem pública, os Estados-Membros podem considerar os seus efeitos potenciais, nomeadamente sobre:
 - a) O fornecimento de insumos essenciais para a construção, exploração e manutenção de infraestruturas; e
 - b) O acesso a informações sensíveis, incluindo dados pessoais, ou a capacidade de controlar essas informações em conjunto com a construção, exploração e manutenção de infraestruturas.

Os Estados-Membros podem igualmente ter em conta, nomeadamente, os fatores enumerados no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2019/452.

3. Sem prejuízo do Regulamento (UE) 2019/452, do facto de a segurança nacional ser da exclusiva responsabilidade de cada Estado-Membro, como prevê o artigo 4.º, n.º 2, do TUE, e do direito de cada Estado-Membro à proteção dos interesses essenciais da sua segurança, nos termos do artigo 346.º do TFUE, se um Estado-Membro considerar que a participação ou a contribuição de uma empresa de um país terceiro num projetos de interesse comum é suscetível de afetar infraestruturas da rede transeuropeia de transportes por razões de segurança ou ordem pública, informa a Comissão de quaisquer medidas adequadas adotadas a fim de reduzir esse risco.
4. O presente artigo não se aplica à participação ou contribuição para um projeto de interesse comum de uma pessoa singular, incluindo uma pessoa singular que preste, numa empresa de um país terceiro, durante um determinado período de tempo, serviços por conta e sob a direção de outra pessoa, pelos quais essa pessoa singular receba uma remuneração como contrapartida.

Artigo 48.º
Mobilidade Militar

1. Ao construírem ou modernizarem infraestruturas nas partes da rede transeuropeia de transportes que se sobreponham à rede de transporte militar identificada nas «Necessidades Militares para a Mobilidade Militar dentro e fora da UE», aprovadas pelo Conselho em 26 de junho de 2023 e 23 de outubro de 2023, e em qualquer documento subsequente que reveja essas necessidades aprovado posteriormente, os Estados-Membros consideram a necessidade, a pertinência e a viabilidade de ir além dos requisitos estabelecidos no capítulo III do presente regulamento, a fim de ter em conta o peso, a dimensão ou a escala do transporte militar de tropas e material.

2. Até ... [um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento] e tendo em conta os requisitos constitucionais dos Estados-Membros, a Comissão realiza um estudo para identificar as possibilidades de movimentações em grande escala com pouca antecedência em toda a União, incluindo a mobilidade militar. Quando da realização desse estudo, a Comissão consulta os Estados-Membros.

Artigo 49.º

Manutenção e ciclo de vida dos projetos

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

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

Artigo 50.º

Acessibilidade para todos os utilizadores

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

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

Capítulo V

Implementação dos instrumentos dos corredores europeus de transporte e prioridades horizontais

Artigo 51.º

Corredores europeus de transporte e prioridades horizontais

1. Os corredores europeus de transporte são um instrumento para facilitar a implementação coordenada das partes da rede principal e da rede principal alargada da rede transeuropeia de transportes, e visam, em especial, melhorar as ligações transfronteiriças, completar as ligações em falta e eliminar os estrangulamentos na União e, se for caso disso, melhorar as ligações com a rede transeuropeia de transportes de países vizinhos.
2. Para poderem criar um transporte multimodal eficiente em termos de recursos e contribuir para a coesão através de uma cooperação territorial reforçada, os corredores europeus de transporte devem centrar-se nos seguintes aspetos:
 - a) A integração modal, tendo em vista especialmente o reforço dos modos de transporte mais respeitadores do ambiente, como o transporte ferroviário, o transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo de curta distância;

- b) A interoperabilidade e a continuidade da rede;
 - c) O desenvolvimento coordenado das infraestruturas para todos os modos de transporte, em especial nos troços transfronteiriços, nomeadamente com vista ao desenvolvimento de um sistema de transporte ferroviário de mercadorias interoperável, bem como de uma rede ferroviária de passageiros de longo curso eficaz, incluindo a alta velocidade, em toda a União, bem como com vista a assegurar uma integração eficiente e sustentável das infraestruturas de navegação interior e marítima com outros modos de transporte;
 - d) O apoio à conceção e implantação coordenadas e integradas de soluções inovadoras para a digitalização e a interoperabilidade dos transportes; e
 - e) A promoção da criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.
3. Os corredores europeus de transporte devem permitir que os Estados-Membros adotem uma abordagem coordenada e sincronizada em matéria de investimento em infraestruturas.
4. O ERTMS e o Espaço Marítimo Europeu constituem as duas prioridades horizontais da implementação da rede transeuropeia de transportes. Os instrumentos estabelecidos em conformidade com o presente capítulo facilitam a implantação atempada do ERTMS e a integração da infraestrutura e dos serviços de transporte marítimo na rede transeuropeia de transportes.

Artigo 52.º

Coordenação dos corredores europeus de transporte e das prioridades horizontais

1. A fim de facilitar a implementação coordenada dos corredores europeus de transporte, do ERTMS e do Espaço Marítimo Europeu, a Comissão, em acordo com os Estados-Membros interessados e após consulta do Parlamento Europeu e do Conselho e, se for caso disso, dos países vizinhos que façam parte dos corredores europeus de transporte, designa um coordenador europeu para cada corredor e para cada prioridade horizontal.
2. Os coordenadores europeus são selecionados, em especial, em função do seu conhecimento no domínio dos transportes, do financiamento ou da avaliação socioeconómica e ambiental de grandes projetos, bem como da sua experiência em matéria de elaboração de políticas da União. O mandato dos coordenadores europeus tem uma duração máxima de quatro anos e é renovável. No âmbito do seu mandato, cada coordenador europeu é responsável pela implementação de um único corredor ou prioridade horizontal.
3. A decisão da Comissão relativa à designação do coordenador europeu deve especificar o modo como serão exercidas as funções referidas nos n.ºs 5, 6 e 7.
4. O coordenador europeu age em nome e por conta da Comissão, que lhe facultará o necessário apoio de secretariado.

5. O coordenador europeu:

- a) Apoia a implementação coordenada do corredor europeu de transportes ou da prioridade horizontal em causa;
- b) Elabora um plano de trabalho em conjunto com os Estados-Membros interessados e, se for caso disso, em consulta com os países vizinhos que façam parte dos corredores europeus de transporte, acompanha a sua execução, em conformidade com o artigo 54.º;
- c) Consulta o fórum do corredor ou o fórum consultivo da prioridade horizontal, respetivamente, em relação a esse plano de trabalho e à sua execução, e informa regularmente o fórum sobre a execução do plano de trabalho;
- d) Informa os Estados-Membros, os países vizinhos que façam parte dos corredores europeus de transporte, o Parlamento Europeu e a Comissão e, conforme adequado, as demais entidades diretamente envolvidas no desenvolvimento do corredor europeu de transporte ou prioridade horizontal sobre quaisquer dificuldades registadas, em especial quando existam entraves ao desenvolvimento de um corredor ou prioridade horizontal, a fim de ajudar a encontrar soluções adequadas; e

- e) Apresenta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e aos Estados-Membros interessados um relatório anual sobre os progressos alcançados na implementação dos corredores europeus de transporte e das prioridades horizontais. Esse relatório anual deve centrar-se nos progressos realizados nas principais prioridades e investimentos, descrever a natureza dos problemas encontrados na sua execução e sugerir possíveis soluções.
6. Sem prejuízo das competências em matéria de governação do transporte ferroviário de mercadorias nos termos do Regulamento (UE) n.º 913/2010 e da competência dos Estados-Membros no que se refere à gestão e ao financiamento das infraestruturas, os coordenadores europeus dos corredores europeus de transporte cooperam estreitamente com os Estados-Membros interessados e com as entidades responsáveis pela governação do transporte ferroviário de mercadorias, a fim de:
- a) Ajudar a identificar as prioridades e as necessidades de investimento no transporte de mercadorias nas linhas de transporte ferroviário de mercadorias dos corredores europeus de transporte, tendo em conta os benefícios para a rede transeuropeia de transportes e as datas globais de conclusão estabelecidas no presente regulamento; e
 - b) Monitorizar o desempenho dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e identificar possíveis entraves, como os entraves técnicos, administrativos e operacionais, com especial incidência na dimensão transfronteiriça, e formular recomendações a esse respeito, se for caso disso.

7. Os coordenadores europeus dos corredores europeus de transporte:
- a) Cooperam estreitamente com os Estados-Membros interessados para ajudar a identificar as prioridades e as necessidades de investimento nas linhas ferroviárias de passageiros dos corredores europeus de transporte; e
 - b) Monitorizam o desempenho dos serviços de transporte ferroviário de passageiros e identificam possíveis entraves, como os entraves técnicos, administrativos e operacionais, com especial incidência na dimensão transfronteiriça, e formulam recomendações a esse respeito, se for caso disso.
8. Os coordenadores europeus dos corredores europeus de transporte cooperam estreitamente com os Estados-Membros interessados, a fim de facilitar, se for caso disso, os contactos e a coordenação entre os representantes do transporte marítimo e da navegação interior, com vista a aumentar as sinergias.
9. Nos termos do artigo 14.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2021/1153, a Comissão consulta o coordenador europeu ao examinar os pedidos de financiamento a conceder pela União ao abrigo do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) para os corredores de transporte europeu ou as prioridades horizontais da competência desse coordenador europeu, a fim de garantir a coerência e o progresso de cada corredor ou prioridade horizontal, tendo simultaneamente em conta a conectividade da rede. O coordenador europeu verifica se os projetos propostos pelos Estados-Membros, ou pelos países vizinhos, se for o caso, para cofinanciamento do MIE são coerentes com as prioridades do plano de trabalho a que se refere o n.º 5, alínea b), do presente artigo.

10. 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, após consultar os Estados-Membros interessados, cessar esse mandato. A Comissão informa o Parlamento Europeu e o Conselho da sua decisão e designa um novo coordenador europeu em conformidade com o procedimento estabelecido no n.º 1.

Artigo 53.º

Governança dos corredores europeus de transporte e das prioridades horizontais

1. Ao desempenhar as funções atribuídas relativas ao plano de trabalho e respetiva execução, os coordenadores europeus serão assistidos, para cada corredor europeu de transporte e prioridade horizontal, por um secretariado e por um fórum consultivo, designados respetivamente por «fórum do corredor» e «fórum consultivo da prioridade horizontal».
2. O «fórum do corredor» é formalmente criado e presidido pelo coordenador europeu. Os Estados-Membros interessados devem chegar a acordo sobre a composição do fórum do corredor para a sua parte do corredor europeu de transporte, assegurar a representação das entidades responsáveis pela governação do transporte ferroviário de mercadorias e facilitar a representação de outros gestores de infraestrutura pertinentes, como as autoridades e a governação dos portos marítimos e interiores.
3. A Comissão consulta os países vizinhos que façam parte dos corredores europeus de transporte sobre a adesão ao fórum do corredor para as partes do corredor europeu de transporte a que pertençam.

4. Com o acordo dos Estados-Membros interessados, os coordenadores europeus podem criar e presidir a grupos de trabalho dedicados a questões específicas relacionadas com cada corredor, nomeadamente:
- a) A interoperabilidade e implantação de novas tecnologias e infraestruturas;
 - b) O desenvolvimento coordenado e implementação de projetos infraestruturais em troços transfronteiriços;
 - c) Os serviços ferroviários transfronteiriços de passageiros;
 - d) Os estrangulamentos operacionais;
 - e) Os nós urbanos;
 - f) A cooperação com os países terceiros; e
 - g) Outros temas considerados necessários.

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

5. O fórum consultivo da prioridade horizontal é instituído e presidido pelo coordenador europeu. Os Estados-Membros interessados e, se for caso disso, com o acordo dos Estados-Membros interessados, os representantes dos países vizinhos interessados e dos setores pertinentes devem poder participar no fórum consultivo da prioridade horizontal. Cada Estado-Membro designa um representante nacional responsável que participe na coordenação da implantação do ERTMS nesse Estado-Membro para participar no fórum consultivo do ERTMS. O coordenador europeu também pode criar grupos de trabalho *ad hoc*.
6. Os Estados-Membros interessados cooperam com os coordenadores europeus, participam nos fóruns dos corredores e nos fóruns consultivos da prioridade horizontal, e fornecem-lhes toda a informação necessária para exercerem as funções definidas no presente artigo, incluindo informação sobre o desenvolvimento dos corredores nos planos e programas nacionais pertinentes que contribuam para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

7. O coordenador europeu pode consultar as autoridades regionais e locais, os gestores de infraestrutura, os operadores de transportes, e em especial os operadores que participem na governação do transporte ferroviário de mercadorias, a indústria fornecedora, os utilizadores dos transportes e as partes interessadas pertinentes sobre o plano de trabalho e respetiva execução. Do mesmo modo, no que diz respeito à execução de projetos de interesse comum abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2021/1187, as autoridades designadas, na aceção do artigo 2.º, ponto 6), dessa diretiva, também podem ser consultadas. Além disso, o coordenador europeu responsável pelo ERTMS deve cooperar estreitamente com a Agência Ferroviária da União Europeia criada pelo Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶⁰ e com a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, e o coordenador europeu para o Espaço Marítimo Europeu deve cooperar estreitamente com a Agência Europeia da Segurança Marítima criada pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶¹.

⁶⁰ Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004 (JO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

⁶¹ Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (JO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

Artigo 54.º

Plano de trabalho do coordenador europeu

1. Cada coordenador europeu dos corredores europeus de transporte e das duas prioridades horizontais elabora, o mais tardar até ... [dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento] e, posteriormente, de quatro em quatro anos, um plano de trabalho contendo uma análise pormenorizada do estado de execução do corredor ou da prioridade horizontal da sua competência e da respetiva conformidade com os requisitos do presente regulamento, bem como as prioridades de desenvolvimento futuro do corredor ou prioridade.
2. O plano de trabalho é elaborado em estreita cooperação com os Estados-Membros interessados, e se for caso disso, com os países vizinhos que façam parte do corredor europeu de transporte, e em consulta com o fórum do corredor e a governação do transporte ferroviário de mercadorias, ou com o fórum consultivo da prioridade horizontal. O plano de trabalho de um corredor europeu de transporte é aprovado pelos Estados-Membros interessados. Os países vizinhos que façam parte de um corredor europeu devem ser consultados. A Comissão transmitirá o plano de trabalho ao Parlamento Europeu e ao Conselho para informação.

Ao elaborar o plano de trabalho, o coordenador europeu deve ter em conta o plano de execução a que se refere o artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010.

3. O plano de trabalho do corredor europeu de transporte deve fornecer uma análise pormenorizada do estado de execução do corredor em causa, que inclua, nomeadamente:
- a) Uma descrição das características do corredor, nomeadamente dos troços transfronteiriços;
 - b) Uma análise do estado de conformidade do corredor com os requisitos da infraestrutura de transportes estabelecidos no presente regulamento e dos progressos alcançados, incluindo eventuais atrasos;
 - c) Uma identificação das ligações em falta e dos estrangulamentos que dificultam o desenvolvimento do corredor, com especial atenção para os troços transfronteiriços;
 - d) Uma análise dos investimentos necessários, incluindo os diferentes fundos e financiamentos autorizados ou previstos, ou ambos, para a execução dos projetos necessários para desenvolver e concluir o corredor, em especial os troços transfronteiriços;
 - e) Uma descrição das soluções possíveis para dar resposta às necessidades de investimento e aos estrangulamentos, em especial no que respeita às linhas de transporte de passageiros e de mercadorias e às ligações do corredor, com o objetivo de cumprir os prazos estabelecidos no presente regulamento;

- f) Um plano que pode incluir objetivos intermédios indicativos para eliminar os obstáculos físicos, técnicos, digitais, operacionais e administrativos ao nível de cada modo de transporte e entre diferentes modos de transporte, e para aumentar a eficiência e a acessibilidade do transporte multimodal, concedendo especial atenção à linha férrea e aos seus troços transfronteiriços e às ligações nacionais em falta.

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

- i) tem em conta os planos e programas nacionais a que se refere o artigo 60.º, n.º 1, do presente regulamento;
- ii) coopera com o conselho executivo e o conselho de gestão do corredor em conformidade com o artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010 no que diz respeito aos aspetos relacionados com o transporte ferroviário de mercadorias;
- iii) tem em conta os elementos da análise relevantes para o corredor, os planos de ação elaborados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 36.º, n.º 4, do presente regulamento e a lista a que se refere o artigo 18.º, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 913/2010 no que diz respeito aos aspetos relacionados com os terminais multimodais de mercadorias;

- iv) tem em conta os resultados da monitorização realizada em conformidade com o artigo 52.º, n.º 7, alínea b), no que diz respeito ao aspeto relacionado com os serviços de passageiros; e
- v) tem em conta as recomendações do Tribunal de Contas Europeu e o trabalho das autoridades designadas, tal como estabelecido na Diretiva (UE) 2021/1187;
- g) Os resultados da monitorização do desempenho do tráfego ferroviário de mercadorias efetuada pela governação do transporte ferroviário de mercadorias, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 913/2010, e a lista dos objetivos, metas e medidas do corredor definidos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 913/2010, com vista ao cumprimento das prioridades operacionais do artigo 19.º do presente regulamento;
- h) A identificação das medidas relativas aos nós urbanos, em cooperação com os Estados-Membros interessados, as autoridades locais competentes e os pontos de contacto nacionais para os PMUS, que possam contribuir para o funcionamento eficaz do transporte de mercadorias e passageiros no corredor e para a realização dos objetivos da rede transeuropeia de transportes, mantendo em simultâneo a coerência com os PMUS pertinentes;
- i) A identificação, em cooperação com os Estados-Membros interessados, das prioridades de desenvolvimento do corredor;

- j) Uma análise dos possíveis impactos das alterações climáticas na infraestrutura e, conforme adequado, uma proposta de medidas para reforçar a resiliência contra as alterações climáticas; e
 - k) As medidas a tomar para mitigar as emissões de gases com efeito de estufa, o ruído e, se adequado, outras externalidades negativas.
4. O coordenador europeu presta apoio aos Estados-Membros e, se necessário e pertinente, aos países vizinhos na execução do plano de trabalho, em especial:
- a) Na definição de prioridades no planeamento nacional, ajudando a identificar os problemas de execução e estrangulamentos, incluindo as questões operacionais, para cada corredor ou prioridade horizontal;
 - b) No que se refere ao planeamento dos projetos e dos investimentos, aos custos associados e ao calendário previsto de execução para implementar o corredor europeu de transporte ou prioridade horizontal; e
 - c) No trabalho realizado no órgão de supervisão ou órgão diretor similar de uma entidade única, se for caso disso, para a coordenação, construção ou gestão de projetos de infraestruturas transfronteiriças, em consonância com o artigo 8.º, n.º 6.

Artigo 55.º
Atos de execução

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 8.º, n.º 5, do presente regulamento, a Comissão, sob reserva da aprovação dos Estados-Membros interessados nos termos do artigo 172.º, segundo parágrafo, do TFUE, adota atos de execução para a execução de cada corredor europeu de transporte abrangendo os seus principais troços transfronteiriços, bem como um número limitado de outros projetos específicos relativos a troços nacionais que sejam fundamentais para o funcionamento do corredor, a fim de assegurar ligações em falta ou eliminar os principais estrangulamentos. A seleção dos projetos a incluir nos atos de execução baseia-se na análise acordada com os Estados-Membros no primeiro plano de trabalho dos coordenadores europeus elaborado em conformidade com o artigo 54.º do presente regulamento. O objetivo dos atos de execução é assegurar uma definição coerente de prioridades para o planeamento de infraestruturas e investimentos, estabelecendo objetivos intermédios indicativos e o calendário previsto para a execução dos projetos identificados. Os atos de execução são elaborados em estreita cooperação com os Estados-Membros interessados e atualizados de quatro em quatro anos ou a pedido desses Estados-Membros.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 61.º, n.º 3.

2. Sem prejuízo do artigo 8.º, n.º 5, do presente regulamento, e sob reserva da aprovação dos Estados-Membros interessados nos termos do artigo 172.º, segundo parágrafo, do TFUE, a Comissão pode adotar atos de execução para a execução de troços transfronteiriços, ou para a implementação das prioridades horizontais. Os atos de execução são elaborados em estreita cooperação com os Estados-Membros interessados e atualizados de quatro em quatro anos ou a pedido desses Estados-Membros.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 61.º, n.º 3.

3. A Comissão adota atos de execução para alterar os atos de execução a que se referem os n.ºs 1 e 2 para ter em conta os progressos alcançados, eventuais atrasos ou a atualização dos programas nacionais. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 61.º, n.º 3.
4. Até à plena execução dos atos de execução a que se refere o presente artigo, e salvo disposição em contrário neles estabelecida, os Estados-Membros interessados apresentam à Comissão, de dois em dois anos, um relatório sobre os progressos realizados, indicando nomeadamente os compromissos financeiros assumidos no quadro do plano orçamental nacional. O relatório pode fazer referência às informações recolhidas em conformidade com o artigo 57.º.

Artigo 56.º

*Cooperação com os países vizinhos participantes
nos corredores europeus de transporte e nas prioridades horizontais*

1. O coordenador europeu para um corredor europeu de transporte ou uma prioridade horizontal que abranja países vizinhos específicos está habilitado a cooperar com esses países e a integrá-los nas atividades pertinentes relacionadas com o corredor, como o fórum do corredor ou grupos de trabalho criados nos termos do artigo 53.º, n.ºs 2 e 4, ou no fórum consultivo da prioridade horizontal, se for caso disso.
2. O coordenador europeu pode também cooperar com organizações internacionais, ao levar a cabo atividades relacionadas com corredores europeus de transporte ou prioridades horizontais que abranjam países vizinhos que sejam membros dessas organizações internacionais.
3. A União pode celebrar acordos de alto nível com os países vizinhos interessados, a fim de alcançar uma abordagem coordenada e sincronizada no que diz respeito à implementação dos corredores europeus de transporte e das prioridades horizontais.

Capítulo VI

Disposições comuns

Artigo 57.º

Notificação e monitorização

1. Os Estados-Membros transmitem regularmente à Comissão informações completas e transparentes sobre os progressos alcançados na conclusão da rede transeuropeia de transportes por meio da execução dos projetos de interesse comum e sobre os investimentos efetuados para o efeito.
2. Essa informação deve incluir dados técnicos anuais relacionados com os requisitos da infraestrutura de transporte estipulados no capítulo III, a não ser que a referida informação já tenha sido reunida ao nível da rede transeuropeia de transportes para efeitos de outras aplicações ou bases de dados da União.
3. A transmissão é assegurada de forma automatizada através do sistema interativo de informação geográfica e técnica para a rede transeuropeia de transportes (TENtec). Até que a funcionalidade de intercâmbio automatizado de dados através do TENtec esteja plenamente operacional, a transmissão é assegurada de dois em dois anos.

4. No que diz respeito aos investimentos relacionados com os projetos de interesse comum, os Estados-Membros transmitem dados financeiros, de dois em dois anos, sob a forma de dados anuais agregados por modo de transporte e por rede (rede principal, rede principal alargada e rede global).
5. A Comissão adota atos de execução a fim de estabelecer a lista dos dados técnicos a transmitir nos termos do n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 61.º, n.º 3.
6. A Comissão assegura um acesso público e fácil ao TENtec, que permita o intercâmbio automatizado de dados com os sistemas nacionais e outras aplicações e fontes de dados pertinentes da União. O TENtec deve conter informações atualizadas para cada projeto sobre a sua evolução, bem como sobre as formas e os montantes de cofinanciamento da União.

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

7. A Comissão e os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar a qualidade, a exaustividade e a coerência dos dados do sistema de informação TENtec, e cooperam com vista possibilitar o intercâmbio automatizado de dados entre os sistemas e as fontes de dados nacionais e o TENtec.

Artigo 58.º
Modernização da rede

1. Sob reserva da aprovação do Estado-Membro interessado, nos termos do artigo 172.º, segundo parágrafo, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 62.º do presente regulamento para alterar os anexos I e II, com vista a:
 - a) Ter em conta alterações decorrentes dos limiares quantitativos estabelecidos no artigo 21.º, n.º 3, alínea a), no artigo 25.º, n.º 4, alíneas a) e b), e no artigo 33.º, n.º 2, e dos limiares quantitativos e requisitos qualitativos estabelecidos no artigo 25.º, n.º 4, alínea c). A este respeito, a Comissão deve:
 - i) incluir portos de navegação interior, portos marítimos e aeroportos na rede global, se ficar demonstrado que o seu volume médio de tráfego nos últimos três anos foi superior ao limiar aplicável, e
 - ii) excluir portos marítimos e os aeroportos da rede global, se ficar demonstrado que o seu volume médio de tráfego nos últimos seis anos foi inferior a 85 % do limiar aplicável, exceto no caso dos portos marítimos incluídos na rede global para os quais estejam preenchidas as condições estabelecidas no artigo 25.º, n.º 4, alíneas d) ou e), ou a pedido do Estado-Membro interessado;

- b) Incluir portos interiores, portos marítimos e aeroportos na rede global ou na rede principal, a pedido do Estado-Membro em interessado, se essa infraestrutura tiver adquirido um valor acrescentado europeu adicional devido à sua importância geoestratégica para a União e se ficar demonstrado que os requisitos da secção pertinente do capítulo III são cumpridos ou, em alternativa, se ficar razoavelmente justificado que os prazos pertinentes para o cumprimento desses requisitos serão cumpridos;
- c) incluir nós urbanos na rede transeuropeia de transportes, se ficar demonstrado que cumprem os requisitos estabelecidos no artigo 40.º, n.º 2;
- d) Excluir nós urbanos da rede transeuropeia de transportes, se ficar demonstrado que deixaram de cumprir os requisitos estabelecidos no artigo 40.º, n.º 2, a pedido do Estado-Membro interessado;
- e) Excluir da rede transeuropeia de transportes os nós urbanos que cumpram os requisitos estabelecidos no artigo 40.º, n.º 2, a pedido do Estado-Membro interessado, em casos excecionais e devidamente justificados, com o acordo das autoridades competentes do nó urbano em causa;

- f) Incluir terminais rodoferroviários e terminais em vias navegáveis interiores identificados pelo Estado-Membro em conformidade com o artigo 36.º, n.º 5, na rede transeuropeia de transportes, excluir terminais rodoferroviários da rede transeuropeia de transportes a pedido do Estado-Membro interessado, ou excluir o terminal multimodal de mercadorias a que se refere o artigo 36.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), a pedido dos Estados-Membros interessados; ou
- g) Ajustar, com base nas informações fornecidas pelo Estado-Membro interessado em conformidade com o artigo 57.º, n.º 1, os mapas das infraestruturas rodoviária e ferroviária e das vias navegáveis interiores de modo a refletir estritamente os progressos registados na conclusão da rede. Ao ajustar esses mapas, a Comissão não fará nenhum ajuste no alinhamento dos itinerários para além do permitido pela decisão de autorização do projeto pertinente.

As adaptações referidas na alínea a) do primeiro parágrafo devem basear-se nos dados estatísticos disponíveis mais recentes publicados pelo Eurostat ou, caso não estejam disponíveis, nos dados dos serviços nacionais de estatística dos Estados-Membros, excluindo os anos afetados por acontecimentos imprevistos que provoquem uma diminuição significativa dos fluxos de tráfego.

Ao excluir nós urbanos da rede transeuropeia de transportes, tal como referido no primeiro parágrafo, alínea d), a pedido do Estado-Membro, o pedido deve ser acompanhado do parecer das autoridades competentes do nó urbano em causa.

O ajustamento a que se refere o primeiro parágrafo, alínea g), pode incluir a adaptação do estatuto de novas construções assinaladas como linhas pontilhadas nos mapas dos anexos, bem como, sob reserva do consentimento do Estado-Membro ou Estados-Membros vizinhos, as suas ligações transfronteiriças. O ajustamento pode também incluir a modernização dos troços transfronteiriços, sob reserva do consentimento de ambos os Estados-Membros interessados.

2. Um ato delegado que inclua um nó urbano no anexo II nos termos do n.º 1, alínea c), do presente artigo:
 - a) Prorroga os prazos estabelecidos no artigo 41.º, n.º 1, alíneas b) e c), por um período de três anos, até 31 de dezembro de 2030 e 31 de dezembro de 2033, respetivamente, e, no caso dos nós urbanos incluídos no anexo II após o termo dos prazos estabelecidos no artigo 41.º, n.º 1, alínea b) ou c), prorroga esses prazos por um período de três anos após a entrada em vigor do referido ato delegado; e
 - b) Prorroga o prazo aplicável ao cumprimento dos requisitos nos termos do artigo 41.º, n.º 1, alínea d), por um período de cinco anos, até 31 de dezembro de 2045, e, no caso dos nós urbanos incluídos no anexo II após o termo do prazo estabelecido no artigo 41.º, n.º 1, alínea d), prorroga esse prazo por um período de cinco anos após a entrada em vigor do referido ato delegado.

3. Um ato delegado que inclua um terminal rodoferroviário nos anexos I e II nos termos do n.º 1, alínea f), do presente artigo:
- a) Prorroga os prazos estabelecidos no artigo 38.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 38.º, n.º 2, por um período de três anos, até 31 de dezembro de 2033, e, no caso dos terminais rodoferroviários incluídos nos anexos I e II após o termo dos prazos estabelecidos no artigo 38.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 38.º, n.º 2, prorroga esses prazos por um período de três anos após a entrada em vigor do referido ato delegado; e
 - b) Prorroga o prazo estabelecido no artigo 38.º, n.º 3, por um período de cinco anos, até 31 de dezembro de 2045, e, no caso dos terminais rodoferroviários incluídos nos anexos I e II após o termo do prazo estabelecido no artigo 38.º, n.º 3, prorroga esse prazo por um período de cinco anos após a entrada em vigor do referido ato delegado.
4. Os projetos de interesse comum relativos a infraestruturas recentemente incluídas na rede transeuropeia de transportes através de um ato delegado adotado nos termos do n.º 1 são elegíveis para assistência financeira da União, ao abrigo dos instrumentos disponíveis para a rede transeuropeia de transportes, a partir da data de entrada em vigor desse ato delegado.

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

5. Sob reserva do artigo 172.º, n.º 2, segundo parágrafo, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 62.º do presente regulamento para alterar o anexo IV, com vista a incluir ou adaptar os mapas indicativos das redes de infraestruturas de transportes dos países vizinhos. Esses atos delegados baseiam-se em acordos de alto nível sobre redes de infraestruturas de transportes, celebrados entre a União e os países vizinhos interessados.

Artigo 59.º

Relação com partes interessadas públicas e privadas

Na fase de planeamento e construção de um projeto devem ser respeitados, se adequado, os procedimentos nacionais relativos à participação e à consulta da sociedade civil e das autoridades regionais e locais interessadas num projeto de interesse comum. No caso de projetos de interesse comum abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2021/1187, os seus requisitos têm de ser respeitados. A Comissão promove o intercâmbio de boas práticas neste domínio, nomeadamente em matéria de consulta e inclusão de pessoas em situações de vulnerabilidade.

Artigo 60.º

Coerência dos planos nacionais com a política de transportes da União

1. Os Estados- Membros asseguram que os planos e programas nacionais que contribuam para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes são coerentes com a política de transportes da União e com as prioridades e os prazos estabelecidos no presente regulamento. Devem ainda ter em conta, nomeadamente, as prioridades estabelecidas nos planos de trabalho dos corredores e prioridades horizontais pertinentes para os Estados-Membros interessados e, se for caso disso, os atos de execução a que se refere o artigo 55.º, n.ºs 1 e 2.
2. Os Estados-Membros apresentam à Comissão os projetos pertinentes de planos ou programas nacionais que contribuam para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, ou um resumo destes, bem como quaisquer modificações significativas, devendo fazê-lo com a maior brevidade possível após o lançamento de uma consulta pública sobre o plano ou programa em causa.

A Comissão pode emitir um parecer sobre a coerência dos projetos de planos e programas nacionais com as prioridades estabelecidas no presente regulamento, nos planos de trabalho dos corredores europeus de transporte correspondentes e das prioridades horizontais e nos atos de execução adotados nos termos do artigo 55.º, n.ºs 1 e 2. O parecer não afeta a validade dos planos e programas nacionais e não impede a sua adoção e aplicação.

Os Estados-Membros apresentam igualmente à Comissão os planos ou programas nacionais finais, assim que tenham sido adotados.

Artigo 61.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. O referido comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Para efeitos do artigo 23.º, n.º 3, segundo parágrafo, do presente regulamento, a Comissão é assistida pelo comité criado nos termos do artigo 7.º da Diretiva 91/672/CEE do Conselho⁶².
3. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não 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.

⁶² Diretiva 91/672/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, sobre o reconhecimento recíproco dos certificados nacionais de condução de embarcações para transporte de mercadorias e de passageiros por navegação interior (JO L 373 de 31.12.1991, p. 29).

Artigo 62.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 11.º, n.º 3, e no artigo 58.º, n.ºs 1 e 5, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 11.º, n.º 3, e no artigo 58.º, n.ºs 1 e 5, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte à sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou em data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 11.º, n.º 3, e do artigo 58.º, n.ºs 1 e 5, 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 o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 63.º

Reexame

1. Até 31 de dezembro de 2033, a Comissão, tendo consultado convenientemente os Estados-Membros e com a assistência dos coordenadores europeus, procederá a uma avaliação da implementação da rede principal, em especial no que respeita à sua conformidade com os requisitos do presente regulamento.

A avaliação deve ter em conta o relatório anual sobre o estado de execução e os planos de trabalho elaborados pelos coordenadores europeus, respetivamente nos termos do artigo 52.º, n.º 5, alínea e), e do artigo 54.º, n.º 1, bem como os planos e programas nacionais a que se refere o artigo 60.º, n.º 1.

2. Até 31 de dezembro de 2033, a Comissão, tendo consultado convenientemente os Estados-Membros e com a assistência dos coordenadores europeus, procederá a um reexame da implementação da rede principal alargada e da rede global, avaliando:
 - a) A conformidade com o presente regulamento;
 - b) Os progressos registados na aplicação do presente regulamento, incluindo quaisquer eventuais atrasos;
 - c) As alterações nos fluxos de transporte de passageiros e de mercadorias;
 - d) Os desenvolvimentos dos investimentos nacionais em infraestruturas de transporte; e
 - e) A necessidade de alterar o presente regulamento.

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

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

Artigo 64.º

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

1. Em caso de atraso significativo no início ou na conclusão dos trabalhos da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, em relação ao calendário inicialmente previsto, estabelecido nos atos de execução a que se refere o artigo 55.º, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro ou aos Estados-Membros interessados que apresentem as razões que justificam esse atraso. Essas razões são apresentadas pelo Estado-Membro ou Estados-Membros interessados no prazo de três meses a contar da data do pedido. Com base na resposta obtida, a Comissão consulta o Estado-Membro ou Estados-Membros interessados com vista a resolver o problema que originou o atraso.
2. Se o troço atrasado disser respeito a um corredor europeu de transporte, o coordenador europeu é chamado a participar a fim de ajudar os Estados-Membros na resolução do problema.

3. Sem prejuízo do procedimento estabelecido no artigo 258.º do TFUE e do artigo 8.º, n.º 5, do presente regulamento, após ter analisado as razões apresentadas pelo Estado-Membro ou Estados-Membros interessados nos termos do primeiro parágrafo do presente artigo, e no caso de o atraso significativo no início ou na conclusão dos trabalhos da rede principal, da rede principal alargada ou da rede global ser imputável ao Estado-Membro ou Estados-Membros, sem que haja justificação adequada, a Comissão pode apresentar aos Estados-Membros interessados recomendações com vista a eliminar o referido atraso e prevenir ou reduzir novos atrasos.

Artigo 65.º

Isenções

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

As disposições relacionadas com a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm para as vias ferroviárias, constantes do artigo 17.º, não são aplicáveis à Irlanda nem às ilhas e regiões ultraperiféricas.

Artigo 66.º

Alterações do Regulamento (UE) 2021/1153

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

Artigo 67.º

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

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

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

«Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento define as regras que regem a organização, governação e gestão de corredores ferroviários internacionais para um transporte ferroviário de mercadorias competitivo, tendo em vista o desenvolvimento de uma rede ferroviária europeia destinada a um transporte de mercadorias competitivo. Estabelece regras de organização, gestão e planeamento indicativo dos investimentos dos corredores de transporte de mercadorias.
2. O presente regulamento é aplicável à governação, gestão e utilização das infraestruturas ferroviárias que fazem parte dos corredores de transporte de mercadorias, sem prejuízo das responsabilidades dos Estados-Membros em matéria de planeamento e financiamento das referidas infraestruturas.»;

2) O artigo 2.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições constantes do artigo 3.º da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único*.
2. Para além das definições referidas no n.º 1, aplicam-se as seguintes definições:
 - a) “Corredor de transporte de mercadorias”, as linhas ferroviárias de transporte de mercadorias de um corredor europeu de transporte, tal como especificado no artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2024/...⁺ do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes^{**} e no anexo III desse regulamento, incluindo a infraestrutura ferroviária e o seu equipamento, bem como os serviços ferroviários relevantes, em conformidade com a Diretiva 2012/34/UE;
 - b) “Plano de execução”, o documento que apresenta os meios, a estratégia e as medidas que as partes interessadas pretendem aplicar e que são necessários e suficientes para organizar e gerir o corredor de transporte de mercadorias;

⁺ JO: inserir o número e a data do presente regulamento constante do documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

- c) “Terminal”, uma instalação situada no corredor de transporte de mercadorias especialmente adaptada para permitir a carga ou a descarga de mercadorias dos comboios de transporte de mercadorias, a integração dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias com os serviços rodoviários, marítimos, fluviais e aéreos, e a formação ou alteração da composição dos comboios de transporte de mercadorias; e, se necessário, para cumprir as formalidades de fronteira nas fronteiras europeias com países terceiros europeus;
- d) “Coordenador europeu”, o coordenador referido no artigo 52.º do Regulamento (UE) .../...⁺⁺.

* JO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

** JO L ...»;

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

«ORGANIZAÇÃO E GOVERNAÇÃO DOS CORREDORES DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS»;

⁺⁺ JO: inserir o número do presente regulamento constante do documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

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

«Artigo 3.º

Organização e governação dos corredores de transporte de mercadorias

1. Os Estados-Membros e os gestores da infraestrutura responsáveis pelo corredor de transporte de mercadorias pertencente a esse corredor europeu de transporte ajustam a governação do corredor de transporte de mercadorias a partir de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo] ou em caso de alteração do alinhamento de um corredor europeu de transporte nos termos do artigo 11.º, n.º 3, do Regulamento 2024/...⁺⁺, no prazo de 18 meses a contar da data dessa alteração. Em casos devidamente justificados, e com o acordo prévio da Comissão, o período pode ser alargado para 24 meses. O conselho executivo e o conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias adotam as medidas necessárias para ajustar a organização e a gestão do corredor de transporte de mercadorias nos termos dos artigos 9.º a 19.º do presente regulamento ao novo alinhamento geográfico.
 2. O conselho executivo de um corredor de mercadorias pode decidir debruçar-se sobre os aspetos administrativos, operacionais e de interoperabilidade dos serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros do corredor. Os artigos 11.º e 14.º não são aplicáveis a esses serviços.»;
- 5) São suprimidos os artigos 4.º a 7.º;

- 6) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:
- a) Os artigos 1.º e 2.º passam a ter a seguinte redação:
- «1. Para cada corredor de transporte de mercadorias, os Estados-Membros interessados devem criar um conselho executivo encarregado de definir os objetivos gerais do corredor, de exercer funções de supervisão e de tomar as medidas expressamente previstas no n.º 7 do presente artigo, nos artigos 9.º e 11.º, no artigo 14.º, n.º 1, e no artigo 22.º. O conselho executivo é constituído por representantes das autoridades dos Estados-Membros interessados. O conselho executivo avalia periodicamente a coerência entre os objetivos gerais e os objetivos definidos pelo conselho de gestão nos termos do artigo 9.º, n.º 1, alínea c).
2. Para cada corredor de transporte de mercadorias, os gestores de infraestrutura interessados e, se necessário, os organismos de repartição a que se refere o artigo 7.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE devem criar um conselho de gestão encarregado de tomar as medidas expressamente previstas nos n.ºs 5, 7, 8 e 9 do presente artigo, nos artigos 9.º a 12.º, no artigo 13.º, n.º 1, no artigo 14.º, n.ºs 2, 6 e 9, no artigo 16.º, n.º 1, no artigo 17.º, n.º 1, e nos artigos 18.º e 19.º do presente regulamento. O conselho de gestão é constituído por representantes dos gestores de infraestrutura.»;

b) São inseridos os seguintes números:

«2-A. Um Estado-Membro que tenha feito uso do artigo 5.º, n.º 4, antes de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo] pode determinar que, por um período não superior a 10 anos a contar de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo], um gestor de infraestrutura responsável pela infraestrutura ferroviária no seu território não participa no conselho de gestão estabelecido nos termos do n.º 2 do presente artigo. O Estado-Membro interessado notifica, sem demora, a Comissão, bem como os outros Estados-Membros que participam no corredor de transporte de mercadorias em causa, dessa decisão.

Nesse caso, o Estado-Membro e o gestor de infraestruturas interessado cooperam com o conselho de gestão, sempre que necessário para o exercício das funções desse conselho.

Um Estado-Membro que faça uso do primeiro parágrafo do presente número pode, em qualquer momento posterior, durante o período de 10 anos nele referido, determinar que um gestor de infraestrutura responsável pela infraestrutura ferroviária no seu território participa no conselho de gestão estabelecido nos termos do artigo 2.º do presente artigo. Os Estados-Membros notificam, sem demora, a Comissão, bem como os outros Estados-Membros que participam no corredor de transporte de mercadorias em causa, dessa decisão.

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

Nesse caso, as autoridades e o gestor ou gestores de infraestrutura interessados cooperam com o conselho executivo e o conselho de gestão, sempre que necessário para o exercício das funções desses conselhos.

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

c) Os n.ºs 4 a 8 passam a ter a seguinte redação:

- «4. O conselho executivo toma as suas decisões por mútuo consentimento dos representantes das autoridades dos Estados-Membros interessados que façam parte do conselho executivo.
5. O conselho de gestão toma as suas decisões, nomeadamente as relativas ao seu estatuto jurídico, à definição da sua estrutura organizativa, aos seus recursos e ao seu pessoal, por mútuo consentimento dos gestores de infraestruturas interessados que façam parte do conselho de gestão. O conselho de gestão pode ser uma entidade jurídica independente. Pode assumir a forma de um agrupamento europeu de interesse económico na aceção do Regulamento (CEE) n.º 2137/85 do Conselho, de 25 de julho de 1985, relativo à instituição de um Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE)*.
6. A competência do conselho executivo e do conselho de gestão não prejudica a independência dos gestores de infraestrutura prevista no artigo 4.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE.

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

8. O conselho de gestão cria um grupo consultivo adicional constituído pelas empresas ferroviárias interessadas em utilizar o corredor de transporte de mercadorias. Este grupo consultivo pode dar parecer sobre todas as propostas do conselho de gestão que tenham consequências para as referidas empresas. O grupo consultivo pode igualmente dar parecer por iniciativa própria. O conselho de gestão toma em conta todos esses pareceres. Em caso de divergência entre o conselho de gestão e o grupo consultivo, este último pode submeter a questão ao conselho executivo. O conselho executivo informa o coordenador europeu e as entidades reguladoras a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE, responsáveis pelo corredor de transporte de mercadorias. O conselho executivo atua como intermediário e dá parecer sobre o assunto em tempo útil. O coordenador europeu responsável pode igualmente dar parecer sobre o assunto em tempo útil. A decisão final é, porém, tomada pelo conselho de gestão.

* JO L 199 de 31.7.1985, p. 1.»;

d) É aditado o seguinte número:

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

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

«Artigo 9.º

Medidas de desenvolvimento do corredor de transporte de mercadorias

1. O conselho de gestão elabora e publica um plano de execução pelo menos seis meses antes da entrada em serviço do corredor de transporte de mercadorias. O conselho de gestão consulta os grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre o projeto de plano de execução. O conselho de gestão apresenta o plano de execução ao conselho executivo para aprovação.

Esse plano deve compreender:

- a) Uma descrição das características do corredor de transporte de mercadorias, incluindo os eventuais estrangulamentos, bem como o programa das medidas necessárias para melhorar a sua organização e gestão;
- b) Os elementos essenciais do estudo referido no n.º 3;

- c) Os objetivos do corredor de transporte de mercadorias, especialmente em termos de desempenho, expresso em termos da qualidade do serviço e da capacidade do corredor de transporte de mercadorias, nos termos do artigo 19.º do presente regulamento, e, se for caso disso, as metas quantitativas ou qualitativas relativas a esses objetivos. Os objetivos e as metas devem ter em conta as prioridades estabelecidas no artigo 19.º do Regulamento (UE) .../...⁺;
- d) As medidas de execução dos artigos 12.º a 19.º e as medidas destinadas a melhorar o desempenho do corredor de transporte de mercadorias, com base nos resultados da avaliação a que se refere o artigo 19.º, n.º 3, com vista a alcançar os objetivos e metas referidos na alínea c) do presente número;
- e) A posição e avaliação dos grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre o projeto de plano de execução;
- f) Um resumo da cooperação e dos resultados da consulta a que se refere o artigo 11.º, incluindo os pareceres dos grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, e um resumo das respostas de outras partes interessadas.

⁺ JO: inserir o número do presente regulamento constante do documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

Ao elaborar o plano de execução, o conselho de gestão deve ter em conta os objetivos e as medidas constantes do plano de trabalho do coordenador europeu, a que se refere o artigo 54.º do Regulamento (UE) .../...⁺. O plano de execução deve incluir uma referência aos elementos do plano de trabalho relevantes para o tráfego ferroviário de mercadorias ao longo do corredor.

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

2. O conselho de gestão revê periodicamente e, pelo menos, de quatro em quatro anos, o plano de execução, tendo em conta os progressos alcançados na sua implementação, o mercado do transporte ferroviário de mercadorias no corredor em causa e o desempenho aferido em conformidade com os objetivos referidos no n.º 1, alínea c).
3. O conselho de gestão elabora e atualiza periodicamente um estudo sobre o mercado dos transportes que contemple a evolução do tráfego constatada e esperada no corredor de transporte de mercadorias, que abranja os diferentes tipos de tráfego, tanto de transporte de mercadorias como de transporte de passageiros. Esse estudo deve examinar, igualmente, se necessário, os custos e benefícios socioeconómicos gerados pelo desenvolvimento do corredor de transporte de mercadorias.

⁺ JO: inserir o número do presente regulamento constante do documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4. O plano de execução deve ter em conta o desenvolvimento de terminais, incluindo a análise de mercado e prospetiva dos terminais multimodais de mercadorias, bem como os planos de ação dos Estados-Membros do corredor de transporte de mercadorias, a que se refere o artigo 36.º, n.ºs 3 e 4, do Regulamento (UE) .../...⁺.
5. O conselho de gestão toma medidas, se for caso disso, para cooperar com as administrações regionais ou locais, ou ambas, no que se refere ao plano de execução.»;

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

«*Artigo 11.º*

Planeamento dos investimentos

1. O conselho executivo e o conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias cooperam com o coordenador europeu responsável pelo corredor de transporte de mercadorias, no que diz respeito às necessidades de infraestrutura e de investimento resultantes do tráfego ferroviário de mercadorias, com vista a apoiar a elaboração do plano de trabalho a que se refere o artigo 54.º do Regulamento (UE) .../...⁺.
2. O conselho de gestão consulta os grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre o desenvolvimento da infraestrutura e as necessidades de investimento. A consulta deve basear-se numa documentação adequada e atualizada do planeamento de infraestruturas a nível do corredor e a nível nacional. Os pareceres dos grupos consultivos em matéria de investimento devem ser suficientemente fundamentados. O conselho executivo assegura uma coordenação adequada entre estas atividades de consulta e os mecanismos de coordenação a nível nacional, tal como definidos no artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE.

⁺ JO: inserir o número do presente regulamento constante do documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

3. A cooperação e a consulta devem incidir, em especial, nos seguintes aspetos:
- a) As necessidades de capacidade do transporte ferroviário de mercadorias relevantes para o planeamento da infraestrutura e do investimento, em especial no que diz respeito aos comboios de mercadorias com um comprimento não inferior a 740 m, tendo em conta a necessidade de capacidade nos termos do artigo 14.º, n.º 2, do presente regulamento e quaisquer infraestruturas declaradas congestionadas nos termos do artigo 47.º da Diretiva 2012/34/UE;
 - b) Os requisitos da infraestrutura da rede transeuropeia de transportes relevantes para o transporte ferroviário de mercadorias, tal como definidos nos capítulos II e III do Regulamento (UE) .../...⁺;
 - c) A necessidade de investimentos específicos para eliminar estrangulamentos locais, melhorias nos nós e vias de acesso ferroviário ou o equipamento técnico que aumente o desempenho operacional.»;

9) No artigo 13.º, os n.ºs 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«3. O balcão único deve decidir sobre os pedidos de candidatos relativos a canais horários de transporte de mercadorias pré-estabelecidos nos termos do artigo 14.º, n.º 3, e de reserva de capacidade nos termos do n.º 5 do mesmo artigo. Deve atribuir a capacidade em consonância com as regras relativas à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária consignadas na Diretiva 2012/34/UE. Deve informar, sem demora, os gestores de infraestrutura competentes sobre estes pedidos e sobre as decisões tomadas.

⁺ JO: inserir o número do presente regulamento constante do documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

4. Os pedidos de capacidade de infraestrutura que não possam ser satisfeitos nos termos do n.º 3 devem ser enviados sem demora pelo balcão único aos gestores de infraestrutura competentes e, se for caso disso, aos organismos de repartição referidos no artigo 7.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE, que devem tomar uma decisão sobre esses pedidos nos termos do artigo 38.º e do Capítulo IV, secção 3, daquela diretiva, e comunicar essa decisão ao balcão único para tratamento ulterior.»;

10) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O conselho executivo define o quadro de repartição das capacidades da infraestrutura nos corredores de transporte de mercadorias de acordo com o artigo 39.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE.»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Com base na avaliação a que se refere o n.º 2 do presente artigo, os gestores de infraestrutura do corredor de transporte de mercadorias definem e organizam conjuntamente canais horários internacionais preestabelecidos para os comboios de mercadorias, de acordo com o procedimento a que se refere o artigo 10.º da Diretiva 2012/34/UE, reconhecendo a necessidade de capacidade de outros tipos de transporte, nomeadamente o transporte de passageiros. Os referidos gestores devem facultar horários, frequências, horas de partida e de chegada e itinerários apropriados para os serviços de transporte de mercadorias, a fim de aumentar o transporte ferroviário de mercadorias no corredor respetivo. Esses canais horários pré-estabelecidos devem ser publicados, o mais tardar, três meses antes da data-limite para a receção dos pedidos de capacidade referidos no anexo VII da Diretiva 2012/34/UE. Os gestores de infraestrutura de vários corredores de transporte de mercadorias podem, se necessário, coordenar canais horários internacionais preestabelecidos que ofereçam capacidade nos corredores de transporte de mercadorias em causa.»;

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

«5. Os gestores de infraestruturas devem, se as necessidades do mercado e a avaliação a que se refere o n.º 2 do presente artigo o justificarem, definir conjuntamente a reserva de capacidade para os comboios internacionais de mercadorias que circulam nos corredores de transporte de mercadorias, tomando em consideração as necessidades de capacidade de outros tipos de transporte, nomeadamente o transporte de passageiros, e manter essa reserva disponível nos seus horários definitivos de serviço, a fim de lhes permitir responder rapidamente e de forma adequada aos pedidos ad hoc de capacidade referidos no artigo 48.º da Diretiva 2012/34/UE. Essa capacidade deve ficar reservada até ao fim do prazo limite anterior ao seu horário previsto, tal como decidido pelo conselho de gestão. Este prazo não pode exceder 60 dias.»;

d) O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:

«8. Salvo caso de força maior, nomeadamente trabalhos urgentes e imprevisíveis essenciais para a segurança, o canal horário atribuído a uma operação de transporte de mercadorias nos termos do presente artigo não pode ser anulado menos de dois meses antes do seu horário previsto no horário de serviço se o candidato em causa não concordar com a anulação. Nesse caso, o gestor da infraestrutura em causa deve procurar propor ao candidato um canal horário de qualidade e fiabilidade equivalentes, tendo o candidato o direito de aceitar ou recusar. A presente disposição não prejudica os direitos de que o candidato beneficie ao abrigo dos acordos referidos no artigo 44.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE. O candidato pode sempre apresentar recurso à entidade reguladora a que se refere o artigo 20.º do presente regulamento.»;

e) O n.º 10 passa a ter a seguinte redação:

«10. Nos n.ºs 4 e 9 do presente artigo, as referências aos gestores de infraestrutura devem compreender, se for caso disso, os organismos de repartição referidos no artigo 7.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE.»;

11) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 15.º*

Candidatos autorizados

Não obstante o disposto no artigo 41.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, os candidatos que não sejam empresas ferroviárias ou agrupamentos internacionais de que as mesmas façam parte, nomeadamente os carregadores, os transitários e os operadores de transportes combinados, podem solicitar os canais horários internacionais pré-estabelecidos previstos no artigo 14.º, n.º 3, e a reserva de capacidade prevista no n.º 5 do mesmo artigo. A fim de utilizar esses canais para o transporte de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias, os candidatos em causa devem encarregar uma empresa ferroviária de celebrar um contrato com o gestor de infraestrutura, de acordo com o disposto no artigo 28.º da Diretiva 2012/34/UE.";

12) O artigo 17.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. Os gestores de infraestrutura elaboram regras de prioridade para a gestão entre os diferentes tipos de tráfego na parte dos corredores de transporte de mercadorias sob a sua responsabilidade, de acordo com os objetivos comuns ou as diretrizes referidas no n.º 1 do presente artigo, ou ambos. Essas regras de prioridade devem ser publicadas nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE.»;

13) O artigo 18.º, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) Todas as informações relativas ao corredor de transporte de mercadorias que constem das especificações de rede das redes nacionais elaboradas nos termos do artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE;»;

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

«*Artigo 19.º*

Qualidade do serviço prestado no corredor de transporte de mercadorias

1. O conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias deve promover a compatibilidade entre os regimes de melhoria do desempenho ao longo do corredor de transporte de mercadorias, como referidos no artigo 35.º da Diretiva 2012/34/UE.
2. O conselho de gestão acompanha o desempenho dos serviços prestados pelos gestores de infraestrutura aos candidatos no exercício das suas funções essenciais, na medida em que se insiram no âmbito dos artigos 12.º a 18.º, e dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias. O acompanhamento do desempenho é efetuado em termos qualitativos e quantitativos, e, se for caso disso, com base em indicadores de desempenho relacionados com os objetivos e metas do corredor de transporte de mercadorias definidos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, alínea c). O conselho de gestão consulta os grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, e o coordenador europeu sobre os indicadores de desempenho pertinentes.

3. O conselho de gestão avalia os resultados do acompanhamento do desempenho no que respeita aos objetivos e metas definidos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, alínea c), e aos requisitos operacionais a que se refere o artigo 19.º do Regulamento (UE) .../...⁺.
 4. O conselho de gestão elabora e publica um relatório anual descrevendo os resultados das atividades realizadas nos termos do presente artigo. O relatório apresenta, numa secção prevista para o efeito, as posições dos grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, e as avaliações do desempenho por eles efetuadas. O conselho de gestão apresenta o relatório anual ao conselho executivo para aprovação.";
- 15) O artigo 20.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
 - «1. As entidades reguladoras a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE devem cooperar na fiscalização da concorrência nos corredores de transporte de mercadorias. Devem, nomeadamente, assegurar o acesso não discriminatório aos corredores e ser responsáveis pelo recurso previsto no artigo 56.º, n.º 1, daquela diretiva. Devem trocar as informações necessárias fornecidas pelos gestores de infraestrutura e por outras partes interessadas.»;

⁺ JO: inserir o número do presente regulamento constante do documento PE-CONS .../... (2021/0420(COD)).

b) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Os representantes associados dos gestores de infraestrutura referidos no artigo 40.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2012/34/UE prestam, sem demora, todas as informações necessárias para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos referidos no n.º 3 do presente artigo solicitadas pela entidade reguladora do Estado-Membro em que o representante associado se encontra estabelecido. Essa entidade reguladora tem o direito de enviar as informações relativas ao canal horário internacional em causa às entidades reguladoras referidas no n.º 3 do presente artigo.»;

16) O artigo 21.º é suprimido;

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

«Artigo 22.º

Acompanhamento da execução

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

Artigo 23.º

Relatório

A Comissão examina periodicamente a aplicação do presente regulamento. Apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pela primeira vez até 10 de novembro de 2015 e, em seguida, de quatro em quatro anos.»;

- 18) O anexo é suprimido.

Artigo 68.º

Revogação

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

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

Artigo 69.º
Entrada em vigor

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

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

Feito em ..., em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente / A Presidente

LISTA DE ANEXOS

ANEXO I	Mapas da rede principal, da rede principal alargada e da rede global
ANEXO II	Lista de nós da rede transeuropeia de transportes
ANEXO III	Alinhamento dos Corredores Europeus de Transporte
ANEXO IV	Mapas indicativos da rede transeuropeia de transportes alargada a países terceiros específicos
ANEXO V	Orientações para o planeamento da mobilidade urbana sustentável aplicáveis aos nós urbanos
ANEXO VI	Alterações do Regulamento (UE) 2021/1153
ANEXO VII	Tabela de correspondência

(Os anexos não são aqui reproduzidos por razões técnicas. Para o seu conteúdo, por favor, consulte <https://www.europarl.europa.eu/tent/pt>)