



Bruxelas, 11 de junho de 2024
(OR. en)

10938/24

**Dossiê interinstitucional:
2023/0271(COD)**

**TRANS 302
CODEC 1484**

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	10059/24 + ADD 1
n.º doc. Com.:	11718/23 + ADD 1-4
Assunto:	Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010 – Orientação geral

I. CONTEXTO

1. Em 11 de julho de 2023, a Comissão apresentou ao Conselho e ao Parlamento Europeu uma proposta¹ de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010, que visa aumentar a disponibilidade da infraestrutura através de processos de planificação e repartição reforçados e de uma melhor coordenação da gestão transfronteiriça.
2. O projeto de regulamento baseia-se no artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) (processo legislativo ordinário).

¹ ST 11718/23 + ADD 1 a 4

3. O Comité Económico e Social Europeu² emitiu parecer em 6 de fevereiro de 2024. O Comité das Regiões³ emitiu parecer em 18 de março de 2024.
4. O Grupo dos Transportes Terrestres debateu a proposta 20 vezes, nas suas reuniões de 4 de setembro, 27 de setembro, 20 de outubro, 6 de novembro, 20 de novembro, 27 de novembro e 12 de dezembro de 2023 e de 9 de fevereiro, 13 de fevereiro, 27 de fevereiro, 7 de março, 14 de março, 19 de março, 11 de abril, 16 de abril, 23 de abril, 30 de abril, 14 de maio, 21 de maio e 28 de maio de 2024.
5. Na sua reunião de 5 de junho, o Comité de Representantes Permanentes analisou o compromisso resultante dos debates no Grupo dos Transportes Terrestres e aprovou-o em termos gerais, tendo em vista uma orientação geral. Duas novas observações formuladas pelos Estados-Membros nessa reunião do Comité de Representantes Permanentes foram refletidas no texto que consta do anexo da presente nota. O texto é apresentado em comparação com a proposta da Comissão (**negrito sublinhado** e [...]).
6. No Parlamento Europeu, a responsabilidade principal foi atribuída à Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN). Foi designada relatora Tilly Metz (Green, LU). O relatório foi apresentado em 5 de março de 2024; o Parlamento Europeu adotou o seu mandato de negociação na sessão plenária de 12 de março de 2024.

II. **PONTO DA SITUAÇÃO**

A. **Soluções alternativas em relação à proposta inicial**

7. Os Estados-Membros apoiaram os objetivos da proposta. No entanto, as delegações propuseram a melhoria de determinados processos para o planeamento e a repartição da capacidade de infraestrutura, o reforço do papel dos Estados-Membros e a simplificação da análise do desempenho e da supervisão regulamentar. Por conseguinte, a Presidência desenvolveu as seguintes soluções alternativas em relação à proposta inicial, que receberam o apoio das delegações.

² JO C, C/2024/891, 6.2.2024.

³ JO C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Âmbito de aplicação do Regulamento

8. A Presidência replicou determinadas possibilidades de isenções ou exclusões do âmbito de aplicação que já se aplicavam à gestão da capacidade ferroviária nos termos da Diretiva 2012/34/UE, mas que não estavam incluídas na proposta da Comissão nem eram totalmente abrangidas por ela, designadamente os serviços ferroviários efetuados em trânsito através da União e os serviços de transporte por vaivém de veículos rodoviários pelo túnel do canal da Mancha (*Artigo 1.º*). Relativamente aos canais horários internacionais que envolvam gestores de infraestrutura de países terceiros, a Presidência introduziu a possibilidade de serem diferentes dos períodos e prazos para a repartição da capacidade estabelecidos no regulamento, se tal não tiver impacto noutros gestores de infraestrutura da União que não estejam envolvidos nesses canais horários internacionais (*artigo 38.º*).
9. A Presidência introduziu no preâmbulo considerações relativas à parte da rede ferroviária da União em que a capacidade está continuamente disponível, sem haver um risco real de congestionamento, e à parte da rede ferroviária da União geograficamente isolada, por mar, do resto dessa rede, em relação às quais os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura deverão poder seguir uma abordagem pragmática e proporcionada ao aplicarem o presente regulamento, cumprindo simultaneamente, na íntegra, as obrigações estabelecidas no presente regulamento (*considerando 6-B*). Tal contribuirá para evitar um volume excessivo de trabalho administrativo nessas situações específicas.

b. Segurança e defesa

10. A Presidência refletiu no texto todas as preocupações manifestadas pelas delegações em matéria de segurança e defesa. Em primeiro lugar, a Presidência salientou que o regulamento não obsta a que os Estados-Membros adotem medidas para salvaguardar interesses fundamentais em matéria de segurança ou defesa e para assegurar o acesso das forças militares à infraestrutura ferroviária (*artigo 1.º*). Estas medidas deixam de estar limitadas às situações de crise, mas estão sujeitas às mesmas condições do que as medidas tomadas em situações de crise.
11. Em seguida, a Presidência introduziu a possibilidade de os Estados-Membros se recusarem a conceder ou retirarem direitos de capacidade de infraestrutura a um candidato se determinarem que tal representa um risco sério e grave para a ordem pública ou a segurança pública, inclusive para a segurança e defesa nacionais. Uma medida desse tipo, que teria consequências, em especial, para os Estados-Membros vizinhos, terá de ser devidamente justificada, estritamente necessária e proporcionada face ao objetivo visado e terá de ser objeto de reavaliação periódica (*artigo 10.º-A*).

c. Desenvolvimento dos três quadros europeus pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura («ENIM»)

12. A Presidência especificou mais pormenorizadamente as regras aplicáveis e prorrogou o prazo para a ENIM elaborar os três quadros europeus para a gestão da capacidade, para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises e para a análise do desempenho. A Presidência acrescentou igualmente uma consulta das partes interessadas operacionais, bem como uma recomendação da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário (ENRRB) antes da adoção dos quadros (*artigos 6.º, 44.º e 50.º*).
13. Além disso, a Presidência indicou explicitamente no preâmbulo que o conteúdo dos quadros europeus é de carácter não vinculativo (*considerando 15*). Esta clarificação é necessária, em primeiro lugar, por razões de segurança jurídica, para que os gestores de infraestrutura tenham conhecimento da extensão das obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento e, em segundo lugar, para assegurar que não existe conflito com a jurisprudência *Meroni*⁴, uma vez que a ENIM é uma terceira entidade. No entanto, a fim de assegurar uma abordagem suficientemente harmonizada da gestão da capacidade ferroviária, o texto prevê que os gestores de infraestrutura devem procurar seguir o conteúdo desses quadros e justificar qualquer desvio em relação ao mesmo.

d. Orientações estratégicas

14. A Presidência reforçou o alcance e a importância das orientações estratégicas fornecidas pelos Estados-Membros aos seus gestores de infraestrutura. Em especial, os Estados-Membros podem obrigar os gestores de infraestrutura a planear previamente a capacidade de infraestrutura, orientar a divisão da capacidade de infraestrutura de utilização intensiva ou congestionada, orientar a aplicação do mecanismo formal de resolução de conflitos ou enquadrar a reserva de capacidade através de acordos-quadro ou de planeamento contínuo. No entanto, a adoção dessas orientações pelos Estados-Membros continua a ser facultativa, assim como a possibilidade de os Estados-Membros as tornarem vinculativas. A Presidência fez também acompanhar esse reforço das salvaguardas adequadas para impedir uma abordagem fragmentada da gestão da capacidade ferroviária, exigindo que os Estados-Membros coordenem entre si as suas orientações estratégicas e respeitem a independência operacional dos gestores de infraestrutura (*artigos 11.º, 18.º e 37.º*).

⁴Acórdão do Tribunal de Justiça de 13 de junho de 1958, *Meroni/Alta Autoridade*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Planeamento da capacidade

15. A Presidência reorganizou o conteúdo dos documentos de planeamento, que está agora inteiramente enumerado no *Anexo I*. Com vista a reduzir o volume de trabalho administrativo dos gestores de infraestrutura relacionado com esses documentos de planeamento, a Presidência limitou os casos em que esses documentos têm de ser atualizados. Por exemplo, as estratégias de capacidade só são atualizados em caso de acontecimentos imprevistos e importantes e os modelos de capacidade só são atualizados se os planos de oferta de capacidade, que são mais pormenorizados, ainda não tiverem sido publicados (*artigos 16.º e 18.º*).

f. Critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais

16. As delegações reconheceram a importância de utilizar critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais na gestão de capacidades limitadas, a fim de obter o máximo benefício possível para a sociedade. Esses critérios serão utilizados, por um lado, para avaliar opções alternativas de divisão em elementos de infraestrutura de utilização intensiva ou congestionados, tendo o gestor de infraestrutura— também a possibilidade de ter em conta as circunstâncias nacionais—, e, por outro lado, para resolver conflitos que não possam ser resolvidos através da coordenação dos pedidos de capacidade (*artigos 25.º e 37.º*). A Comissão terá de rever o funcionamento desses critérios no seu relatório sobre a aplicação do regulamento até dez anos após a sua entrada em vigor (*artigo 73.º*).

g. Sanções

17. A presidência substituiu a proposta de «*compensação*» pela alteração dos direitos de capacidade, quando uma parte não cumpra os seus compromissos, por uma «*sanção*», dado que este termo é mais adequado para descrever esse tipo de incentivo financeiro para que todas as partes respeitem esses compromissos. A Presidência reuniu todas as disposições relativas às sanções no *artigo 40.º*. A Presidência apresentou mais pormenores sobre os níveis e as modulações da sanção e sobre os critérios a ter em conta na definição desses níveis e modulações. As restrições de capacidade resultantes das obras de infraestrutura declaradas pelos gestores de infraestrutura em determinadas condições não estão sujeitos à referida sanção. Por último, a Presidência introduziu o princípio de que, sem prejuízo da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários («COTIF») e do direito de recurso nos termos do direito nacional e da UE, o pagamento de uma sanção esgota, para a outra parte, outros créditos financeiros relacionados com a mesma alteração.

h. Situações de crise

18. Refletindo o facto de a gestão de crises ser, maioritariamente, da competência dos Estados-Membros, a Presidência suprimiu a possibilidade de a Comissão exigir que um Estado-Membro revogue as medidas temporárias adotadas em resposta a uma situação de crise. No entanto, os Estados-Membros terão de informar a Comissão e a ENIM dessas medidas temporárias, limitar o seu conteúdo ao estritamente necessário para fazer face à situação de crise e coordená-las com outros Estados-Membros sempre que tenham impacto no tráfego transfronteiriço (*artigo 47.º*).

i. Coordenação dos Estados-Membros

19. A Presidência criou uma obrigação formal de coordenação entre os Estados-Membros relativamente a vários aspetos do texto, a fim de assegurar que as práticas sejam suficientemente harmonizadas sempre que necessário (*artigo 53.º-A*). Este aspeto foi considerado particularmente importante por certas delegações, tendo em conta a revogação do regulamento relativo aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias⁵, que continha mecanismos de coordenação, embora limitados aos serviços de transporte ferroviário de mercadorias. A Presidência considera que a combinação das disposições do presente regulamento e do Regulamento RTE-T revisto, que cria novos corredores europeus de transporte, criarão um quadro de governação adequado para todos os serviços ferroviários.

j. Análise do desempenho

20. A Presidência suprimiu o «*órgão de análise do desempenho*» proposto, uma vez que teriam sido confiadas a esta entidade funções próximas do domínio de especialização de entidades já existentes. Em vez disso, a Presidência propôs que se confie à ENIM e à ENRRB a análise do desempenho dos serviços prestados pelos gestores de infraestrutura. Em especial, são mantidos o quadro europeu para a análise do desempenho e, nessa base, o relatório europeu de análise do desempenho, com o contributo e as recomendações da ENRRB (*artigos 49.º a 51.º*).

⁵ 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.

k. Digitalização

21. A Presidência referiu explicitamente a possibilidade de os Estados-Membros continuarem a utilizar as ferramentas de gestão da capacidade existentes, desde que as mesmas permitam o cumprimento dos requisitos previstos no regulamento, a fim de evitar investimentos desnecessários na digitalização (*artigo 62.º*).

l. Atos delegados e atos de execução

22. A Presidência limitou os poderes de adotar atos delegados conferidos à Comissão aos aspetos estritamente necessários e circunscreveu ainda mais a delegação de poderes concedida (*artigos 10.º, 11.º, 21.º, 38.º, 39.º e 48.º*). Tendo em conta a especial complexidade do presente regulamento e o facto de se tratar de uma forma totalmente nova de gerir a capacidade do setor, a Presidência considera que é importante permitir a revisão de determinados aspetos do regulamento, a fim de assegurar que as regras nele estabelecidas se mantenham adequadas ao longo do tempo. A Presidência delineou claramente os elementos que podem ser alterados nos anexos e acrescentou condições para que a Comissão atue, tais como grandes dificuldades de execução. A Presidência introduziu igualmente as cláusulas-tipo em matéria de atos delegados relativas à possibilidade de revogar a delegação de poderes, à consulta de peritos e ao procedimento de adoção (*artigo 71.º*).
23. A Presidência incluiu a «*cláusula de falta de parecer*» para todos os atos de execução a adotar com base no presente regulamento, o que significa que a Comissão não adota o ato de execução se o comité SERAC não emitir parecer (*artigo 72.º*).

m. Regra de votação da ENIM

24. A Comissão propôs que se mantenha a atual regra de votação da ENIM, segundo a qual todos os gestores de infraestrutura de um Estado-Membro dispõem, em conjunto, de um voto e a ENIM adota as suas decisões por maioria simples. Tendo em conta o papel geralmente revisto da ENIM, com muitas novas funções que moldarão o novo processo de gestão da capacidade, a Presidência considerou que deveria ser exigida uma maioria mais expressiva, de dois terços, para se tomar qualquer decisão, mantendo o princípio de um voto por Estado-Membro (*artigo 55.º*). Esta regra de votação, apoiada por várias delegações, assegurará que sejam tidos em conta todos os votos, representando diferentes situações operacionais, garantindo simultaneamente que a ENIM seja funcional e possa tomar decisões.

B. Financiamento

25. Na sua avaliação de impacto⁶, a Comissão estimou que os novos custos decorrentes do regulamento para as autoridades públicas nacionais ascendem a 0,9 milhões de EUR por ano durante o período 2025-2050⁷ e que os novos custos para as partes interessadas operacionais ascendem a 79,3 milhões de EUR por ano. Em comparação, prevê-se que os benefícios totais, incluindo a redução dos custos externos, ascendam a 519,3 milhões de EUR por ano.
26. Na ficha financeira legislativa que acompanha a sua proposta⁸, a Comissão identificou a possibilidade de cofinanciamento da UE sob a forma de assistência técnica do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) para o período 2025-2027 para o funcionamento da ENIM, incluindo o coordenador da rede, e o secretariado da ENRRB. A Comissão previu um cofinanciamento de 5,5 milhões de euros por ano para o período 2025-2027⁹ e indicou que esse cofinanciamento poderia ser alargado, em função dos próximos debates sobre o quadro financeiro plurianual.

III. OUTRAS OBSERVAÇÕES FORMULADAS NO COMITÉ DOS REPRESENTANTES PERMANENTES

27. O compromisso apresentado no anexo da presente nota reflete duas outras observações formuladas pelos Estados-Membros durante a reunião do Comité de Representantes Permanentes de 5 de Junho:
- Os operadores de transporte intermodal passam a ser explicitamente mencionados entre as partes interessadas operacionais que participarão no processo de coordenação e consulta no âmbito dos grupos de trabalho da ENIM (*artigo 56.º*);

⁶ ST 11718/23 ADD3, em particular os quadros 7 e 11.

⁷ Dos quais: 0,3 milhões de EUR para o funcionamento do secretariado da ENRRB, 1,1 milhões de EUR a título de custos de execução, menos 0,5 milhões de EUR em economias de custos.

⁸ ST 11718/23.

⁹ Possivelmente sujeito a adaptação, uma vez que esta estimativa incluía a criação de um órgão de análise do desempenho, o qual foi suprimido pela Presidência.

- Os gestores de infraestrutura responsáveis por linhas que façam parte da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T dos Estados membros da EFTA e das Partes do Sudeste Europeu no Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes¹⁰ deverão ter o direito de se tornarem membros da ENIM, sem direito de voto, desde que esses Estados ou Partes apliquem o presente regulamento nos termos de um acordo internacional celebrado com a UE (*considerando 21-A e artigo 55.º*).

IV. CONCLUSÕES

28. À luz do que precede, convida-se o Conselho a definir uma orientação geral sobre a proposta de regulamento relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único.
-

¹⁰ Decisão (UE) 2017/1397 do Conselho relativa à assinatura, em nome da União Europeia, e à aplicação provisória do Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes.

2023/0271 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010

(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 91.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 Europeu¹¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

¹¹ [JO C, C/2024/891 de 6.2.2024 \[...\]](#)

¹² [JO C, C/2024/1982 de 18.3.2024 \[...\]](#)

Considerando o seguinte:

- (1) A Comunicação da Comissão «Pacto Ecológico Europeu»¹³ estabelece um objetivo de neutralidade climática a alcançar pela União até 2050, bem como um objetivo claro de redução das emissões GEE líquidas em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990. **Ambos os objetivos estão consagrados no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho. O Pacto Ecológico Europeu** [...] apela a uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes, trabalhando simultaneamente no sentido da ambição de poluição zero¹⁴, a fim de reduzir em mais de 55 % os impactos das emissões de poluentes atmosféricos na saúde e em 30 % a percentagem de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído dos transportes até 2030. Os transportes representam cerca de 25 % do total das emissões de gases com efeito de estufa da União, as quais têm vindo a aumentar nos últimos anos. O Pacto Ecológico Europeu dá prioridade à transição para o transporte ferroviário e as vias navegáveis interiores de uma parte substancial dos 75 % do transporte interno de mercadorias atualmente realizado por estrada. Sendo o transporte ferroviário um modo de transporte amplamente eletrificado e energeticamente eficiente, uma maior utilização dos serviços ferroviários deverá contribuir para reduzir as emissões e o consumo de energia dos transportes.
- (2) A comunicação sobre uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente¹⁵ define «marcos» para nortear o desenvolvimento do sistema de transportes da União, tendo em vista os objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente. Prevê que o tráfego do transporte ferroviário de mercadorias aumente 50 % até 2030 e duplique até 2050; o tráfego ferroviário de alta velocidade deverá duplicar até 2030 e triplicar até 2050 e as viagens coletivas programadas inferiores a 500 km deverão ser neutras em termos de carbono até 2030 na União. Para alcançar estes objetivos, o transporte ferroviário [...] **deverá** tornar-se mais atrativo em termos de acessibilidade dos preços, fiabilidade e serviços mais adaptados às necessidades dos viajantes e dos carregadores de mercadorias.

¹³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões «Pacto Ecológico Europeu», COM(2019) 640 final de 11.12.2019.

¹⁴ Comunicação da Comissão «Caminho para um planeta saudável para todos – Plano de ação da UE: "Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo"», COM(2021) 400 final de 12.5.2021.

¹⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro» [COM(2020)789 final de 9.12.2020].

- (3) A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ estabelece as regras aplicáveis à gestão e exploração da infraestrutura ferroviária e os princípios e procedimentos aplicáveis à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais.
- (4) O Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷ prevê a criação de corredores de transporte ferroviário de mercadorias e de balcões únicos para facilitar os pedidos de capacidade de infraestrutura para serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias.
- (5) A **gestão** da capacidade da infraestrutura ferroviária e do tráfego **ferroviário** é crucial para o bom funcionamento do setor ferroviário. A exploração dos serviços de transporte ferroviário, **em especial dos serviços ferroviários transfronteiriços**, deve ser cuidadosamente planeada e coordenada para permitir que os comboios com características muito diferentes, como a velocidade e a distância de travagem, partilhem com segurança as mesmas vias. A gestão otimizada **e harmonizada** da capacidade cria mais oportunidades e aumenta a fiabilidade **e a continuidade** dos serviços ferroviários. O **presente** regulamento deverá proporcionar aos gestores de infraestrutura flexibilidade suficiente para uma gestão eficaz da capacidade, assegurando simultaneamente que todos [...] **os candidatos** sejam tratados **de forma transparente e não discriminatória** [...], **garantindo uma concorrência leal**, no seu acesso à rede.
- (6) A Diretiva 2012/34/UE reconhece o direito de os Estados-Membros não aplicarem as regras relativas à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária a determinadas partes da rede ferroviária ou a determinados serviços ferroviários, sempre que tal exclusão do âmbito de aplicação do direito da União não afete o funcionamento do espaço ferroviário europeu único. Estas exclusões deverão continuar a aplicar-se e os Estados-Membros deverão manter o direito de as solicitar no futuro também em relação ao presente regulamento.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

(6-A) A operação da ligação fixa do canal da Mancha é regulada, nomeadamente, pelo Tratado entre a França e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte relativamente à construção e exploração por concessionários privados de uma ligação fixa do canal da Mancha, assinado em Cantuária em 12 de fevereiro de 1986 («Tratado de Cantuária»), e no Acordo de Concessão entre o Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited e France-Manche S.A. Ao abrigo desse Tratado e dessa Concessão («Acordo de Concessão»), os concessionários deverão gerir a infraestrutura e explorar um serviço de vaivém para veículos rodoviários. A Diretiva 2012/34/EU não se aplica, com exceção de determinados artigos, às empresas cujas atividades se limitem a prestar unicamente serviços de transporte por vaivém de veículos rodoviários pelo túnel do canal da Mancha ou a operações de transporte de veículos rodoviários sob a forma de serviços de vaivém por esse túnel. Do mesmo modo, não é conveniente aplicar o presente regulamento à gestão da capacidade de infraestrutura para a exploração serviços desse tipo. Salvo disposição em contrário, o presente regulamento deverá aplicar-se à gestão da capacidade de infraestrutura no que toca à exploração de outros serviços, tais como os comboios de passageiros e de mercadorias.

Além disso, nos termos do Tratado de Cantuária e do Acordo de Concessão, os concessionários têm a obrigação de cumprir as disposições do referido Acordo, as disposições legislativas e regulamentares em vigor na França e no Reino Unido e as regras da UE aplicáveis à construção e exploração da ligação fixa do canal da Mancha. Os Governos francês e britânico têm a obrigação de envidar esforços para assegurar a coordenação entre si e tomar as medidas que forem necessárias, incluindo abordagens de organizações internacionais, em especial, para a exploração da ligação fixa do canal da Mancha em conformidade com o Acordo de Concessão. Por conseguinte, deverá excluir-se a aplicação de determinadas disposições do presente regulamento à infraestrutura da ligação fixa do canal da Mancha nos casos em que essa aplicação represente um risco de conflito com a aplicação da legislação em vigor no Reino Unido. É o caso da disposição que define valores-limite para infraestruturas de utilização intensiva ou congestionadas.

- (6-B) Ao aplicarem o presente regulamento no que diz respeito a uma parte da rede ferroviária da União em que a capacidade está continuamente disponível e não se preveja qualquer alteração relevante no curto ou médio prazo, ou no que diz respeito a uma parte da rede ferroviária da União geograficamente isolada, por mar, do resto da rede ferroviária da União, para a qual não exista uma necessidade concreta de estabelecer coordenação com outros Estados-Membros ou com os gestores de infraestrutura que gerem infraestruturas localizadas noutros Estados-Membros, os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura deverão poder seguir uma abordagem pragmática e proporcionada, a fim de evitar custos e encargos administrativos desproporcionados, cumprindo simultaneamente as obrigações estabelecidas no presente regulamento.**
- (6-C) O presente regulamento não deverá obstar a que os Estados-Membros adotem as medidas necessárias para salvaguardar interesses fundamentais em matéria de segurança ou defesa e medidas para assegurar que as forças militares dispõem de um nível suficiente de acesso à infraestrutura ferroviária.**
- (6-D) A infraestrutura de transportes é a espinha dorsal da economia e da sociedade como um todo. Alguma infraestrutura ferroviária é essencial para assegurar o bom funcionamento de funções societárias vitais e reveste-se de importância estratégica para a segurança nacional. Em alguns casos, a concessão de direitos de capacidade a um candidato poderá comprometer a segurança pública ou a ordem pública na União, inclusive a nível dos Estados-Membros, por exemplo, se uma empresa ferroviária pretender transportar na infraestrutura ferroviária de um Estado-Membro mercadorias perigosas ou armas que tenham entrado ilegalmente na União. A fim de garantir um tráfego de transporte ferroviário harmonioso, seguro e protegido e de assegurar a proteção da sua infraestrutura de transporte ferroviário, os Estados-Membros deverão ser autorizados a exigir que os gestores de infraestrutura se recusem a conceder ou retirem direitos de capacidade a um candidato se o acesso à sua infraestrutura representar um risco para a ordem pública ou a segurança pública, inclusive para a segurança e defesa nacionais. Qualquer decisão desse tipo deverá ser devidamente justificada e estritamente necessária e proporcionada face ao objetivo visado, tendo igualmente em conta os impactos dessa decisão na concorrência e na continuidade das cadeias de abastecimento, em especial no que toca ao fornecimento de fatores de produção críticos, e se o direito de capacidade solicitado constitui um direito de capacidade multirredes. Ao avaliar o risco para a segurança pública ou para a ordem pública, o Estado-Membro em causa pode ter em conta, nomeadamente, o facto de o candidato estar sujeito a medidas restritivas adotadas pela União e os motivos para a adoção dessas medidas, o facto de o mesmo ser detido ou efetivamente**

controlado por uma pessoa ou entidade sujeita a medidas restritivas adotadas pela União ou atuar em nome ou sob a direção de tal pessoa ou entidade, ou o facto de o candidato ou a referida pessoa ou entidade estar envolvida em atividades ilegais ou em atividades que facilitem o desenvolvimento das capacidades militares de um país terceiro que represente uma ameaça para a segurança nacional do Estado-Membro. Tal decisão deverá ser objeto de reavaliações periódicas pelo Estado-Membro, em especial avaliando periodicamente se a mesma continua a ser justificada e proporcionada. O Estado-Membro deverá informar a Comissão, a entidade reguladora e, no caso de direitos de capacidade multirredes, os outros Estados-Membros em causa da decisão adotada e dos motivos para essa adoção, devendo coordenar-se com esses outros Estados-Membros se estes últimos manifestarem preocupações quanto à decisão adotada.

- (7) As regras e os procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária deverão refletir melhor as necessidades de todos os segmentos do mercado ferroviário. Deverão, em especial, ter em conta a necessidade de estabilidade a longo prazo da capacidade disponível para os serviços de transporte de passageiros, **inclusive para serviços explorados ao abrigo de obrigações de serviço público,** e de flexibilidade a curto prazo para o tráfego de mercadorias, a fim de responder à procura do mercado. Por conseguinte, o processo de gestão da capacidade deverá deixar de ter uma incidência predominantemente anual, devendo antes ser organizado em três fases subsequentes do planeamento estratégico da capacidade; planificação dos serviços ferroviários e repartição de capacidade; e adaptação e replanificação da capacidade. A introdução de fases mais bem definidas e estruturadas, que prevejam a possibilidade de planeamento a longo prazo e de adaptação a curto prazo na gestão da capacidade, beneficiaria, em particular, os serviços que são menos fáceis de planear antecipadamente ou que são mais complexos de organizar, como os comboios de transporte de mercadorias e os comboios de transporte transfronteiriço de passageiros.
- (8) Uma parte crescente da rede ferroviária da União está congestionada ou quase congestionada e não pode satisfazer as necessidades de capacidade da infraestrutura ferroviária de todos os candidatos nem apoiar um maior crescimento do volume do transporte ferroviário. O desenvolvimento da infraestrutura e a digitalização, em conformidade com a especificação técnica de interoperabilidade desenvolvida ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, em especial o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), deverão resultar num aumento da capacidade disponível a médio e longo prazo. No entanto, os gestores de infraestrutura [...] **deverão** [...] atribuir prioridades para a utilização de secções **de utilização intensiva ou** congestionadas. **Os Estados-Membros deverão ter o direito de fornecer orientações estratégicas ao gestor de infraestrutura, a fim de assegurar que o planeamento e a utilização da capacidade ferroviária, em especial de secções de utilização intensiva ou congestionadas, estejam em consonância com os respetivos objetivos gerais e orientações estratégicas, respeitando simultaneamente as responsabilidades operacionais do gestor de**

infraestrutura. Os gestores de infraestrutura deverão avaliar a utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária com base em procedimentos e métodos objetivos, transparentes e adequados, tendo na máxima conta o método comum a desenvolver pela ENIM. A Comissão deverá ficar habilitada a definir, por meio de um ato de execução, os princípios-chave gerais do método a desenvolver pela ENIM. Ao adotar o referido ato jurídico, a Comissão deverá abster-se de definir os elementos pormenorizados a incluir no método em questão.

(8-A) A fim de assegurar que a capacidade da infraestrutura ferroviária é utilizada de forma ótima, deverão ser tidos em conta, durante o processo de planeamento e repartição, critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais, em especial ao avaliar opções alternativas de divisão, caso um elemento da infraestrutura tenha sido declarado como sendo de utilização intensiva ou congestionado e para efeitos de resolução de conflitos. Em especial, a Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura («ENIM») estabelecida nos termos da Diretiva 2012/34/UE deverá basear-se nesses critérios para efeitos de definição de procedimentos para a avaliação das opções alternativas de divisão de capacidade e de resolução de conflitos. Na medida do possível, esses procedimentos deverão ser simples e definidos de forma geral, permitindo a sua aplicação na maioria das circunstâncias. [...]

(9) O planeamento estratégico da capacidade **por parte dos gestores de infraestrutura** deverá melhorar a utilização da infraestrutura ferroviária, antecipando a procura de serviços ferroviários, **nomeadamente analisando a evolução esperada do mercado dos transportes**, e tendo em conta o desenvolvimento, a renovação e a manutenção da infraestrutura planeados. Deverá assegurar que a capacidade da infraestrutura ferroviária seja repartida de forma a maximizar o valor dos serviços ferroviários para a sociedade. Os gestores de infraestrutura deverão assegurar que o planeamento estratégico assegure um nível progressivamente crescente de pormenor sobre a capacidade disponível e que constitua a base para a repartição de capacidade.

- (10) A fim de assegurar a disponibilidade de capacidade para efeitos de atribuição aos diferentes segmentos do mercado ferroviário e, em especial, aos serviços ferroviários de transporte de mercadorias e transfronteiriços, os gestores de infraestrutura deverão ser autorizados a planear previamente a utilização da capacidade em secções congestionadas ou altamente utilizadas da rede ferroviária e a alargar esse planeamento a outras secções da rede, se tal for considerado necessário. Este planeamento prévio da capacidade deverá ter em conta os diferentes métodos de repartição de capacidade e as características dos diferentes segmentos do mercado ferroviário. Deverá permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária através do agrupamento de comboios com características de desempenho semelhantes na fase de repartição de capacidade.
- (11) Ao repartir capacidade, os gestores de infraestrutura deverão respeitar o seu [...] **planeamento** estratégico para a oferta de capacidade, **assegurando ao mesmo tempo** que a capacidade seja repartida em função da procura do mercado de forma justa e não discriminatória. Para o efeito, alguns pedidos de capacidade podem ser recusados, **inclusive ao aplicar os mecanismos de resolução de conflitos**, e o plano de oferta de capacidade [...] **deverá** ser [...] **continuamente** atualizado de modo a refletir a [...] **capacidade disponível**. **Os mecanismos de resolução de conflitos deverão ter em conta os diferentes métodos de repartição de capacidade e as características dos diferentes segmentos do mercado ferroviário.**
- (12) Os diferentes segmentos do mercado ferroviário têm diferentes capacidades de previsão das suas necessidades de capacidade de infraestrutura ferroviária. Alguns prestadores de serviços de transporte de mercadorias, em especial, podem não estar em condições de identificar as suas necessidades de capacidade a tempo de serem incluídos no horário de serviço, ou seja, no plano anual de circulação dos comboios e do material circulante, e podem não se enquadrar no seu calendário anual. Por conseguinte, os gestores de infraestrutura deverão poder oferecer capacidade de qualidade e quantidade suficientes também para os serviços ferroviários que têm uma procura instável, são organizados num prazo relativamente curto, incluem mais do que um movimento de comboio e podem circular repetidamente por um período que pode não coincidir com a duração do período de vigência do horário de serviço.

- (13) Os candidatos a capacidade de infraestrutura ferroviária deverão poder planear e solicitar a capacidade de infraestrutura ferroviária numa base anual através do horário de serviço. Os candidatos deverão também poder solicitar capacidade de infraestrutura ferroviária com maior antecedência para serviços ferroviários estáveis e plurianuais através de acordos-quadro. Por último, os candidatos deverão poder solicitar capacidade mais próximo da data de exploração para comboios individuais através de pedidos de capacidade *ad hoc* ou para serviços ferroviários repetidos através de pedidos de planeamento contínuo. **Uma vez que o planeamento contínuo é particularmente conveniente para os serviços de transporte ferroviário de mercadorias, tendo em conta as suas características, a repartição de capacidade através do processo de planeamento contínuo deverá abranger, pelo menos, os serviços de transporte ferroviário de mercadorias.**
- (14) Uma parte significativa do transporte ferroviário de mercadorias é de longo curso e exige a coordenação transfronteiriça dos gestores de infraestrutura. O objetivo político de aumentar o tráfego ferroviário depende igualmente do aumento dos serviços transfronteiriços de transporte de passageiros. Para facilitar e promover o aumento do tráfego transfronteiriço no espaço ferroviário europeu único, é necessário assegurar uma maior coerência [...] das regras e procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária **e uma abordagem harmonizada.** Por conseguinte, há que reforçar o papel da [...] **ENIM,** [...] **confiando-lhe a** elaboração de orientações [...] com vista a reforçar [...] a aplicação [...] coerente do presente regulamento no que toca aos procedimentos e metodologias de gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, bem como à coordenação ativa da capacidade e do tráfego transfronteiriços. Em especial, a [...] **ENIM** deverá desenvolver quadros europeus para a gestão da capacidade, a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises, bem como para a análise do desempenho.
- (15) Os quadros europeus desenvolvidos pela [...] **ENIM** deverão fornecer orientações, **incluindo princípios e procedimentos comuns,** que os gestores de infraestrutura deverão envidar todos os esforços possíveis para seguir. [...] **Embora** [...] **os referidos quadros e os elementos neles contidos devam ser de caráter não vinculativo e os gestores de infraestrutura devam** manter [...] a responsabilidade pelas suas decisões operacionais, [...] **os** gestores de infraestrutura deverão [...] **explicar os motivos para** qualquer desvio em relação a **esses** [...] quadros, **tal como previsto no presente regulamento** [...]. [...] Esta abordagem **permite** encontrar um equilíbrio entre as necessidades de coordenação e aplicação de abordagens harmonizadas no espaço ferroviário europeu único e a necessidade

de adaptar os procedimentos e as metodologias às circunstâncias específicas de determinadas zonas geográficas. Decorridos [...] **dez** anos da aplicação do presente regulamento, a Comissão deverá, **ao proceder à avaliação da aplicação do presente regulamento**, avaliar se o estado de convergência dos procedimentos e metodologias e a eficácia do processo de coordenação entre os gestores de infraestrutura, bem como os progressos gerais no sentido da criação do espaço ferroviário europeu único, justificam a [...] **modificação do presente regulamento** [...] de modo a **prever regras vinculativas para** substituir elementos **dos** quadros europeus desenvolvidos pela [...] **ENIM**.

(15-A) A ENIM deverá designar um coordenador da rede para desempenhar funções de apoio e operacionais. Tendo em conta a experiência e o contributo da RailNetEurope (RNE) para melhorar a gestão da capacidade de infraestrutura, a ENIM deverá ter em conta esta associação sem fins lucrativos para a designação do coordenador da rede.

- (16) As regras relativas à gestão do tráfego ferroviário transfronteiriço em condições normais e em caso de perturbações deverão promover a exploração harmoniosa, resiliente e em contínuo dos serviços de transporte ferroviário. Deverão prever um sistema de coordenação estruturada entre os gestores de infraestrutura e outras partes interessadas.
- (17) A exploração da infraestrutura ferroviária exige não só uma estreita cooperação entre os gestores de infraestrutura, mas também uma forte interação com as empresas ferroviárias e outras partes interessadas diretamente envolvidas no transporte ferroviário e multimodal e nas operações logísticas. Por conseguinte, é necessário prever uma coordenação estruturada entre os gestores de infraestrutura e outras partes interessadas.
- (18) A fiabilidade dos serviços ferroviários é um dos aspetos mais valorizados pelos clientes dos serviços ferroviários. A fiabilidade dos horários é também um aspeto fundamental para o bom funcionamento do sistema ferroviário, em que existem fortes interações entre os serviços e as externalidades da rede. Por essa razão, os desvios em relação aos horários deverão ser reduzidos ao mínimo. Além disso, deverá ser introduzido um sistema de incentivos adequados para promover o cumprimento dos compromissos por parte dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias e de outras partes interessadas pertinentes. Esses incentivos deverão ser de natureza económica e não económica.

(18-A) O presente regulamento deverá estabelecer um sistema de sanções a pagar se uma parte, seja o gestor de infraestrutura seja o candidato, não cumprir os seus compromissos no que diz respeito a um direito de capacidade atribuído. Os níveis da sanção a pagar pela parte que inicia a alteração dos direitos de capacidade à outra parte deverão ser de molde a proporcionar incentivos eficazes ao gestor de infraestrutura e aos candidatos para que respeitem a utilização planeada da capacidade e minimizem as perturbações. Esses níveis deverão ser proporcionados e não discriminatórios e deverão ter em conta vários fatores, incluindo o impacto da alteração, a data da notificação da alteração pela parte que iniciou a alteração à outra parte, a qualidade da capacidade alternativa fornecida, caso a alteração se deva ao gestor de infraestrutura, ou se a capacidade pode voltar a ser repartida e utilizada por outro candidato, caso a alteração se deva ao candidato. Sem prejuízo da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 («COTIF»), nomeadamente do apêndice E, artigo 8.º, n.º 1, ponto I, dessa convenção, se aplicável, e do direito de recurso das decisões relativas à sanção paga, o pagamento dessa sanção pela parte que iniciou a alteração nos termos do presente regulamento deverá esgotar, para a outra parte, outros créditos financeiros relacionados com a mesma alteração, a fim de evitar uma compensação dupla, a multiplicação de processos judiciais e um procedimento moroso, complexo e pesado que decorreria de uma ação de indemnização destinada a obter uma compensação integral pelos danos sofridos por essa outra parte.

(19) O controlo contínuo da qualidade dos **serviços** de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte **ferroviário** constitui uma condição prévia para melhorar o desempenho destes serviços. Por conseguinte, é necessário estabelecer um sistema transparente e objetivo de indicadores que faculte um retorno de informação sobre aspetos do desempenho que sejam relevantes para as diferentes partes interessadas operacionais e para os clientes finais dos serviços de transporte ferroviário. A principal função desse [...] sistema deverá centrar-se no acompanhamento do cumprimento dos compromissos assumidos pelas partes interessadas operacionais e dos progressos em matéria de desempenho ao longo do tempo, tendo simultaneamente em conta as diferentes circunstâncias e características do setor ferroviário.
[...]

(20) A fim de melhorar o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, [...] a **ENIM** [...] deverá [...] **desenvolver um quadro europeu** para [...] a **análise** do desempenho. Este quadro deverá **procurar assegurar** que todos os gestores de infraestrutura da UE utilizem princípios e metodologias comuns para avaliar o desempenho através de indicadores definidos conjuntamente. O quadro deverá permitir identificar deficiências de desempenho na rede ferroviária da UE. Deverá **procurar assegurar** que os gestores de infraestrutura estabeleçam objetivos de desempenho de uma forma que tenha em conta as especificidades da rede que gerem, mas que assegure, ao mesmo tempo, a coerência na identificação das deficiências de desempenho mais relevantes. O quadro deverá permitir que os gestores de infraestrutura cooperem a nível da UE na identificação de medidas para corrigir as deficiências de desempenho e acompanhar o seu impacto. [...] **A ENIM** [...] deverá rever regularmente este quadro, de modo a garantir que seja adequado à sua finalidade.

(20-A) A ENIM deverá elaborar um relatório europeu de análise do desempenho que abranja, pelo menos, as linhas incluídas nos corredores europeus de transporte estabelecidos no [novo Regulamento RTE-T]. A Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário (ENRRB) deverá contribuir para essa análise, fornecendo a sua avaliação do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário e as suas recomendações sobre o mesmo.

(21) A fim de assegurar uma [...] coordenação eficaz dos gestores da infraestrutura ferroviária **a nível da UE**, a [...] **ENIM** [...] deverá tornar-se mais operacional. Deverá incluir mecanismos de tomada de decisão que permitam aos gestores da infraestrutura ferroviária [...] coordenar eficazmente o planeamento estratégico da capacidade da infraestrutura ferroviária.

(21-A) Todos os gestores de infraestrutura dos Estados-Membros, que sejam responsáveis por linhas que façam parte da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T, deverão ser membros da ENIM. Outros gestores de infraestrutura dos Estados-Membros deverão também poder participar nas deliberações da ENIM sem terem direito de voto. Além disso, é do interesse da União permitir a participação na ENIM, sem terem direito de voto, dos gestores de infraestrutura responsáveis por linhas da rede principal ou da rede alargada da RTE-T dos Estados membros da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) e das Partes do Sudeste Europeu no Tratado que

institui uma Comunidade dos Transportes assinado pela União em conformidade com a Decisão (UE) 2017/1937 do Conselho, desde que esses Estados ou Partes apliquem o presente regulamento nos termos de um acordo internacional celebrado com a União. Esses Estados e Partes estão estreitamente associados à União no setor dos transportes. Além disso, devido à sua localização geográfica, a maioria tem ligações ferroviárias importantes com os Estados-Membros ou tráfego de passagem entre dois ou mais Estados-Membros. Por conseguinte, o seu contributo para os trabalhos da ENIM é importante.

(21-B) As medidas e orientações políticas dos Estados-Membros com impacto nos serviços ferroviários transfronteiriços deverão ser objeto de coordenação entre os Estados-Membros, na medida do possível, no âmbito das instâncias existentes.

- (22) As entidades reguladoras do setor ferroviário deverão cooperar a nível da União para assegurar a aplicação coerente do quadro regulamentar e o tratamento coerente dos candidatos em todo o espaço ferroviário europeu único, através da [...] **ENRRB**, com vista a desenvolver práticas comuns na tomada de decisões para as quais o presente regulamento lhes atribui competência. Para o efeito, a [...] **ENRRB** deverá desempenhar funções de coordenação e **pode** adotar recomendações, [...] pareceres **ou relatórios não vinculativos relativamente aos serviços ferroviários transfronteiriços e ao desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário** [...]. **As recomendações e os pareceres adotados pela ENRRB** não deverão afetar as competências das entidades reguladoras do setor ferroviário ou dos gestores de infraestrutura.
- (23) A gestão eficiente da capacidade e do tráfego ferroviários exige o intercâmbio de dados e informações entre os gestores de infraestrutura, os candidatos e outras partes interessadas operacionais. Este intercâmbio pode ser consideravelmente mais eficaz e eficiente com o apoio de ferramentas digitais interoperáveis e, sempre que possível, de automatização. As especificações de interoperabilidade deverão, por conseguinte, ser aplicadas com caráter prioritário e continuar a ser desenvolvidas para acompanhar a evolução tecnológica e os novos processos apresentados no presente regulamento.
- (24) Os gestores de infraestrutura deverão assegurar a harmonização, em especial no que diz respeito à digitalização, com o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu criada no âmbito do título IV do Regulamento (UE) 2021/2085 do Conselho, [...] através do

grupo diretor do pilar «Sistema» e do **grupo de [...] implantação** a que se referem, respetivamente, **os artigos 96.º** e 97.º do Regulamento (UE) 2021/2085.

(25) [...].

- (26) A fim de assegurar um processo harmonioso de gestão da capacidade e do tráfego para os serviços ferroviários internacionais, minimizar as anulações da capacidade atribuída e as interrupções nas operações ferroviárias devido a perturbações na rede ferroviária e a fim de ter em conta a evolução das práticas dos gestores de infraestrutura e a utilização de novos métodos de repartição de capacidade e de tecnologias da informação e comunicação, deverá ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado. Estes poderes deverão dizer respeito a **determinados elementos dos** resultados tangíveis do planeamento estratégico da capacidade de infraestrutura, ao calendário do planeamento estratégico da capacidade e ao processo de repartição de capacidade, à [...] **duração** das alterações da capacidade atribuída e à construção de soluções alternativas para os candidatos, [...] **a determinados elementos relacionados com** o calendário de coordenação, consulta e publicação das restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura, aos [...] **limiares para a utilização da capacidade de** infraestruturas de utilização intensiva e congestionadas e [...] [...] às informações a prestar às partes interessadas operacionais [...]. 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 melhor¹⁸. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho deverão receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (27) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para introduzir requisitos técnicos e operacionais que facilitem o bom funcionamento do espaço ferroviário europeu único no que diz respeito a critérios uniformes para os requisitos estabelecidos pelos gestores de infraestrutura em relação aos candidatos, [...], **regras pormenorizadas relativas aos procedimentos para a celebração de acordos-quadro, à forma e ao conteúdo desses**

¹⁸ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

acordos, os princípios-chave do método para calcular o nível de utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária, a classificação das alterações aos direitos de capacidade e as condições que dão origem ao pagamento de sanções [...], critérios e procedimentos comuns de replanificação **para efeitos de gestão de perturbações da rede,** [...] **e determinados** elementos do [...] **quadro europeu para a análise do desempenho** [...]. As referidas competências deverão ser *exercidas* nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹. **Na falta de parecer do comité no âmbito do procedimento de exame, a Comissão não deverá adotar o projeto de ato de execução.**

- (28) As regras de repartição de capacidade estabelecidas na Diretiva 2012/34/UE são substituídas pelas estabelecidas no presente regulamento. Por conseguinte, deverão ser definidas no presente regulamento as regras relativas à cooperação entre os gestores de infraestrutura, as regras relativas à cooperação entre as entidades reguladoras do setor ferroviário, os requisitos aplicáveis aos elementos das especificações da rede que descrevem a natureza da infraestrutura ferroviária à disposição das empresas ferroviárias, as condições de acesso à mesma e os princípios e critérios de repartição de capacidade. As regras em matéria de cooperação e coordenação, bem como os elementos das especificações da rede, que não estão relacionados com a gestão da capacidade, deverão permanecer na Diretiva 2012/34/UE.
- (29) A avaliação *ex post* do Regulamento (UE) n.º 913/2010²⁰ concluiu que o impacto do regulamento era demasiado limitado para contribuir para uma transição modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário. Além disso, numa perspetiva transfronteiriça, a cooperação entre os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura em termos da gestão da infraestrutura ferroviária continuava a ser ineficaz. A avaliação revelou igualmente que a gestão separada da capacidade nos corredores de transporte ferroviário de mercadorias e no resto da rede não é eficiente. Deverá aplicar-se um quadro regulamentar único à exploração da capacidade da rede ferroviária, consolidando as disposições conexas da Diretiva 2012/34/UE e do Regulamento (UE) n.º 913/2010. Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 913/2010 **deverá ser revogado** e as disposições da Diretiva 2012/34/UE relativas à

¹⁹ 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).

²⁰ SWD(2021) 134 final, de 2 de junho de 2021.

repartição de capacidade deverão ser **suprimidas** [...] e substituídas pelo presente regulamento, **assegurando simultaneamente um período de transição de duração suficiente**.

- (30) A elaboração do horário de serviço exige a realização de atividades preparatórias nos anos anteriores à entrada em vigor do referido horário. Por conseguinte, a transição do quadro regulamentar estabelecido pela Diretiva 2012[...]/34/UE e pelo Regulamento (UE) n.º 913/2010 para o estabelecido pelo presente regulamento implica que os preparativos para os horários de serviço no âmbito do novo quadro deverão ter início paralelamente à aplicação das regras do quadro atual. Nesse sentido, [...] **deverá** aplicar-se um regime duplo numa fase de transição, em que as etapas preparatórias necessárias para um determinado horário deverão respeitar o quadro jurídico aplicável a esse horário de serviço específico. Os acordos-quadro celebrados ao abrigo do quadro atual deverão permitir que continue a ser possível solicitar um período de transição ao abrigo do novo regime.
- (31) No âmbito do novo quadro, as etapas preparatórias de um horário de serviço deverão começar com [...] **o início da [...] fase** da estratégia de capacidade cinco anos antes da entrada em vigor de um determinado horário de serviço. **Este prazo é coerente com o dos acordos contratuais celebrados entre o Estado-Membro e o gestor de infraestrutura, que incluem a estrutura dos pagamentos acordados destinados a assegurar um financiamento ao gestor de infraestrutura e que abrangem um período não inferior a cinco anos, tal como previsto na Diretiva 2012/34/UE.** No interesse de uma aplicação rápida do novo quadro regulamentar e tendo em conta os trabalhos preparatórios já realizados pelo setor, o calendário de atividades conducente ao estabelecimento dos dois primeiros horários de serviço poderia ser reduzido para 38 meses mediante o encurtamento da fase da estratégia de capacidade. Por conseguinte, o primeiro horário de serviço abrangido pelo novo quadro regulamentar deverá ser o horário de serviço que tem início em [...] **13** de dezembro de **2031** [...]. Todas as partes interessadas deverão iniciar sem demora os preparativos necessários para dar cumprimento ao novo quadro.

(32) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, assegurar uma gestão mais eficiente da capacidade da infraestrutura e do tráfego ferroviários, melhorando assim a qualidade dos serviços e acolhendo mais tráfego na rede ferroviária, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão transnacional da ação, ser mais bem alcançado 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. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece os princípios, regras e procedimentos aplicáveis à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e à coordenação com **os operadores das** instalações de serviço, à gestão do tráfego, à gestão de crises e à gestão do desempenho dos serviços ferroviários nacionais e internacionais. Estabelece igualmente regras relativas a uma rede europeia de coordenação entre gestores de infraestrutura e com outras partes interessadas pertinentes e à supervisão da gestão da capacidade e do tráfego.
2. O presente regulamento aplica-se à utilização da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE, incluindo as instalações de serviço definidas no artigo 3.º, n.º 11, da mesma diretiva.
3. **O capítulo I, artigos 2.º e 3.º, e os capítulos II a V do presente regulamento não se aplicam à infraestrutura ferroviária ou aos serviços ferroviários [...] que um Estado-Membro tenha excluído** da aplicação do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE nos termos do artigo 2.º, n.ºs 3, 3-A, 4, 8 [...] e 8-A [...], dessa diretiva durante o período de validade das exclusões pertinentes.

O presente regulamento não se aplica aos serviços ferroviários que um Estado-Membro tenha excluído da aplicação do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE nos termos do artigo 2.º, n.º 10, dessa diretiva.

O presente regulamento não se aplica às empresas ou às operações de transporte a que se refere o artigo 2, n.º 9, da Diretiva 2012/34/EU.

4. O presente regulamento não se aplica a Chipre nem a Malta enquanto não existir um sistema ferroviário nos respetivos territórios.

5. O presente regulamento não obsta a que os Estados-Membros adotem as medidas necessárias para salvaguardar interesses fundamentais em matéria de segurança ou defesa e medidas para assegurar que as forças militares dispõem de um nível suficiente de acesso à infraestrutura ferroviária, em especial para operações militares e formação militar, incluindo os tipos de medidas descritos no artigo 47, n.º 1, alíneas a) a e). O artigo 47.º, n.º 1, segundo e terceiro parágrafos, e n.ºs 2 a 7, aplica-se *mutatis mutandis* à adoção dessas medidas.

6. O presente regulamento não prejudica as responsabilidades dos Estados-Membros em matéria de financiamento do desenvolvimento e da manutenção da infraestrutura. Não prevê qualquer obrigação financeira a este respeito.

Artigo 2.º

Responsabilidades e princípios gerais

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 7.º-C da Diretiva 2012/34/UE, os gestores de infraestrutura são responsáveis pela gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e pela gestão do tráfego ferroviário.

As referências a um gestor de infraestrutura em todas as disposições relacionadas com a repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária no presente regulamento devem entender-se como referências ao organismo de repartição a que se refere o artigo 7.º-A, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE.

2. Com vista a facilitar a disponibilização de capacidade de infraestrutura ferroviária e a execução de uma gestão do tráfego eficientes e eficazes na União, os gestores de infraestrutura **a que se refere o artigo 55.º, n.º 2**, cooperam no âmbito da Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura («ENIM») a que se refere o artigo 7.º-F da Diretiva 2012/34/UE e em conformidade com as disposições do presente regulamento em matéria de cooperação.

3. No exercício das suas **funções e responsabilidades** nos termos do [...] **presente regulamento**, os gestores de infraestrutura devem:

a) Utilizar a capacidade disponível da infraestrutura de forma ótima e eficaz [...];

- b) Maximizar o valor dos serviços de transporte ferroviário para a sociedade proporcionados pela infraestrutura ferroviária em termos sociais, económicos e ambientais;
- c) Assegurar uma gestão não discriminatória e um acesso transparente **e equitativo** à capacidade da infraestrutura, inclusive durante a realização de **trabalhos na infraestrutura**, com vista a [...] **permitir** uma concorrência leal **e com o objetivo de garantir a otimização da competitividade dos serviços ferroviários**;
- d) Viabilizar o tráfego ferroviário em contínuo em mais do que uma rede, **nomeadamente permitindo que os comboios de passageiros e de mercadorias circulem em boas condições e passem facilmente de uma rede para outra**;
- e) Assegurar a transparência quanto ao estado e à disponibilidade da capacidade da infraestrutura ferroviária;
- f) Rever e melhorar o desempenho da infraestrutura rodoviária [...] em estreita cooperação com [...] **as partes interessadas operacionais**;
- g) Contribuir para a realização e desenvolvimento do espaço ferroviário europeu único.

Artigo 3.º

Imparcialidade do gestor de infraestrutura em matéria de gestão do tráfego e da capacidade, incluindo o planeamento da manutenção

1. Os gestores de infraestrutura desempenham as funções de gestão do tráfego e da capacidade, incluindo o planeamento da manutenção, de forma transparente e não discriminatória, e as pessoas responsáveis por tomar decisões no que respeita a essas funções não devem ser afetadas por conflitos de interesses.

1-A. Os gestores de infraestrutura devem respeitar o segredo comercial das informações que lhes forem prestadas, em conformidade com a legislação nacional e da UE, nomeadamente anonimizando as informações partilhadas com outras partes, se for caso disso.

2. No que respeita à gestão do tráfego, os gestores de infraestrutura asseguram que as empresas ferroviárias e **os operadores das instalações de serviço**, em caso de perturbações que os afetem, tenham acesso pleno e atempado às informações pertinentes. Se o gestor de infraestrutura conceder um acesso mais amplo ao processo de gestão do tráfego, deve concedê-lo às empresas ferroviárias **e aos operadores das instalações de serviço** em causa de forma transparente e não discriminatória.
3. No que respeita à gestão da capacidade e ao planeamento a longo prazo de grandes intervenções de manutenção, renovação e modernização da infraestrutura ferroviária, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos, na aceção do artigo 3.º, ponto 19, da Diretiva 2012/34/UE, em conformidade com o presente regulamento e [...] ter em [...] **máxima** conta [...] **as** preocupações manifestadas.

Artigo 4.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do artigo 3.º da Diretiva 2012/34/UE.

As seguintes definições são igualmente aplicáveis, entendendo-se por:

- 1) «Força maior», qualquer situação ou acontecimento imprevisto [...] fora do controlo do gestor de infraestrutura ou da empresa ferroviária, que não possa ser evitado ou superado mediante previsões e diligências razoáveis, ser resolvido através do recurso a medidas que, numa perspetiva técnica, financeira ou económica, lhe sejam razoavelmente possíveis, que tenha de facto acontecido e seja objetivamente verificável, e que inviabilize, temporária ou permanentemente, o cumprimento, pelo gestor de infraestrutura, das suas obrigações, em conformidade com o presente regulamento ou com a Diretiva 2012/34/UE, ou o **cumprimento**, pela empresa ferroviária, das suas obrigações contratuais perante um ou mais gestores de infraestrutura;

- 2) «Interoperabilidade», a interoperabilidade na aceção do artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho²¹;
- 3) «**Partes interessadas** [...] operacionais», [...] **os candidatos**, [...] **as empresas** ferroviárias, [...] **os gestores** de infraestrutura, **as autoridades competentes a que se refere o Regulamento (CE) 1370/2007, os operadores das instalações** de serviço [...] e qualquer outra entidade diretamente envolvida na exploração de um serviço de transporte ferroviário;
- 4) «Coordenador europeu», o coordenador [...] **designado nos termos do** artigo [...] **52.º** do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T];
- 4-A) «Corredores europeus de transporte», os corredores a que se refere o artigo 11.º do [... novo Regulamento RTE-T];**
- 4-B) «Nós urbanos», os nós urbanos na aceção do artigo 3.º, ponto 6, do [novo Regulamento RTE-T];**
- 4-C) «Rede principal», a rede principal identificada no anexo I do [novo Regulamento RTE-T]; Para efeitos do artigo 55.º, n.º 3-A, entende-se «rede principal» como a rede principal identificada no anexo IV do [novo Regulamento RTE-T];**
- 4-D) «Rede principal alargada», a rede principal alargada identificada no anexo I do [novo Regulamento RTE-T]; Para efeitos do artigo 55.º, n.º 3-A, entende-se «rede principal alargada» como a rede principal alargada identificada no anexo IV do [novo Regulamento RTE-T];**
- 5) «Acordo-quadro», um acordo geral juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor de infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência de um horário de serviço;

²¹ 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*).

- 6) «Repartição simultânea de capacidade», um processo através do qual os gestores de infraestrutura atribuem capacidade de infraestrutura ferroviária em resposta a um conjunto de pedidos de capacidade recebidos até uma determinada data-limite e através da coordenação desses pedidos, a fim de assegurar a melhor utilização possível da infraestrutura e a melhor conciliação possível dos pedidos;
- 7) «Primeiro a chegar, primeiro a ser servido», um princípio de repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária em que a prioridade para o processo de repartição é atribuída de acordo com a ordem cronológica de entrada dos pedidos de capacidade;
- 8) «Canal horário», a capacidade de infraestrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos durante um determinado período, que é descrita como um trajeto exato com horários para esse comboio, incluindo a origem e o destino, uma data e uma hora de chegada e uma data e uma hora de partida, incluindo qualquer ponto de paragem e horas de partida conexas;
- 9) «Especificação da capacidade», um direito de capacidade, que especifica as características comerciais e operacionais da capacidade de infraestrutura [...] **a fornecer pelo** gestor de infraestrutura **ao candidato em causa**, com informações suficientes para preparar canais horários específicos compatíveis com essas características;
- 10) «Serviço ferroviário multirredes», um serviço de transporte ferroviário de mercadorias ou de passageiros, nacional ou internacional, explorado em duas ou mais redes geridas por diferentes gestores de infraestrutura. A composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diferentes secções que a constituem podem ter proveniências e destinos diferentes [...];
- 11) «Direito de capacidade multirredes», a totalidade dos direitos de capacidade que permitem a prestação de um serviço ferroviário multirredes;
- 12) «Divisão da capacidade da infraestrutura», a atribuição de quotas da capacidade total disponível de um elemento de infraestrutura aos diferentes tipos de serviços de transporte ferroviário e às restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura;
- 13) «Horário de serviço», o conjunto de dados continuamente atualizados que definem todos os movimentos programados de comboios e demais material circulante, numa determinada infraestrutura, expressos pelos direitos de capacidade atribuída durante um período de vigência de um horário de serviço;

14) «Período de vigência do horário de serviço», o período durante o qual um determinado horário de serviço é válido;

14-A) «Processo de planeamento contínuo», um método de repartição de capacidade pelo menos a serviços de transporte ferroviário de mercadorias fora dos prazos do processo anual de repartição;

15) «Obras de infraestrutura», [...] **uma intervenção** na infraestrutura ferroviária para efeitos de desenvolvimento, manutenção, renovação e modernização da infraestrutura ferroviária, na aceção do artigo 3.º, pontos 2-A, 2-C, 2-D e 2-E, da Diretiva 2012/34/UE, **respetivamente;**

16) «Entidade reguladora», a entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE;

17) «Incidente», [...] qualquer ocorrência ou série de ocorrências com a mesma origem, que cause perturbações do tráfego ferroviário [...];

17-A) «Nó», um local que liga duas ou mais linhas ferroviárias, sendo que nenhuma delas está excluída do âmbito de aplicação do capítulo I, artigos 2.º e 3.º, e dos capítulos II a V do presente regulamento, nos termos do artigo 1.º, n.º 3, do presente regulamento;

17-B) «Conceção específica de horários de serviço», um regime que organiza, durante um determinado período de tempo, normalmente para se replicar a intervalos regulares, a combinação de canais horários nas secções e nós de uma rede, ou de parte de uma rede, definida, inclusive para o tráfego multirredes e tendo em conta, se for caso disso, as ligações e os tempos de transferência entre serviços.

CAPÍTULO II

GESTÃO DA CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA

SECÇÃO 1

Princípios gerais de gestão da capacidade de infraestrutura

Artigo 5.º

Gestão da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura devem gerir a capacidade da infraestrutura ferroviária através de um processo de planeamento e repartição que compreende três fases:
 - a) Planeamento estratégico da capacidade a que se refere a secção 2;
 - b) Planificação e repartição de capacidade de infraestrutura a que se refere a secção 3;
 - c) Adaptação e replanificação da capacidade atribuída a que se refere a secção 4.
2. Para além do conteúdo estabelecido no anexo IV da Diretiva 2012/34/UE, o gestor da infraestrutura deve incluir nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º dessa diretiva uma secção sobre a infraestrutura disponibilizada às empresas ferroviárias, uma secção sobre a gestão da capacidade, uma secção sobre as operações, incluindo a gestão do tráfego, a gestão de perturbações e a gestão de crises e uma secção sobre a gestão do desempenho, em conformidade com o anexo IV.
3. A tomada de decisões relativas à gestão da capacidade a que se refere o n.º 1, incluindo tanto a definição como a avaliação da disponibilidade e a atribuição de direitos de capacidade, deve ser uma função essencial do gestor de infraestrutura, na aceção do artigo 3.º, ponto 2-F, da Diretiva 2012/34/UE. As disposições relativas a funções essenciais estabelecidas nessa diretiva são-lhe aplicáveis.

Artigo 6.º

Quadro europeu para a gestão da capacidade

- 1.[...] **1. Até... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento]**
a ENIM desenvolve e adota um «quadro europeu para a gestão da capacidade», em conformidade com o disposto no capítulo II, [...]
- 2.[...] **após consulta das partes interessadas operacionais, que estabeleça** os princípios e procedimentos comuns para a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e para a coordenação entre gestores de infraestrutura [...] e outras partes interessadas operacionais.
Os gestores de infraestrutura devem esforçar-se por seguir esses princípios e procedimentos comuns para a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária.
- 3[...] **1-A. No prazo de 18 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento, a ENIM apresenta à rede europeia de entidades reguladoras do setor ferroviário («ENRRB») um projeto de quadro europeu para a gestão da capacidade. No prazo de quatro meses a contar da receção do projeto elaborado pela ENIM, a ENRRB apresenta uma recomendação à ENIM sobre o quadro europeu para a gestão da capacidade. A ENIM tem o mais possível em conta a referida recomendação ao adotar o quadro europeu para a gestão da capacidade.**
- 2.** O quadro europeu para a gestão da capacidade deve incluir, pelo menos, os elementos enumerados no anexo III e ser atualizado sempre que necessário, a fim de ter em conta a experiência dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias e de outros candidatos, e com base nas atividades da ENIM. **Ao atualizar o quadro europeu para a gestão da capacidade, a ENIM envia à ENRRB um projeto para recomendação.**
4. [...] **Ao** elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE [...] **e o artigo 5.º, n.º 2,** do presente regulamento [...], **os gestores de infraestrutura têm o mais possível em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade.** Devem explicar, nas especificações da rede, o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios e procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Artigo 7.º

Candidatos

1. Os candidatos devem apresentar pedidos de capacidade de infraestrutura. A fim de utilizarem essa capacidade de infraestrutura, os candidatos **que não sejam empresas ferroviárias** nomeiam uma empresa ferroviária [...]. **A empresa ferroviária celebra** um acordo com o gestor de infraestrutura nos termos do artigo 28.º da Diretiva 2012/34/UE. Esta disposição não prejudica o direito que assiste aos candidatos de celebrar acordos-quadro com os gestores de infraestrutura nos termos do artigo 31.º do presente regulamento.
2. O gestor da infraestrutura pode impor condições aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da infraestrutura. Essas condições devem ser adequadas, transparentes e não discriminatórias. Devem constar das especificações da rede [...] em [...] **consonância com** o anexo IV, **ponto 2, alínea c)**. Só podem incidir sobre o fornecimento de uma garantia financeira, que não deve exceder um nível adequado, proporcional ao nível de atividade previsto do candidato, sobre a capacidade de apresentar propostas adequadas para a obtenção de capacidade de infraestrutura.
3. A Comissão pode adotar atos de execução que especifiquem os critérios a adotar para **definir** os [...] **requisitos a que se refere o** n.º 2. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Artigo 8.º

Gestão da [...] capacidade de infraestrutura

1. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que a capacidade de infraestrutura [...] seja gerida em conformidade com os princípios estabelecidos no artigo 26.º da Diretiva 2012/34/UE e no artigo 2.º do presente regulamento em todas as fases do processo de gestão da capacidade a que se refere o artigo 5.º.
2. Ao tomar decisões sobre a capacidade [...] **de infraestrutura**, os gestores de infraestrutura devem ter em conta **as** orientações estratégicas sobre a utilização da capacidade de infraestrutura prestadas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3

[...], **nos casos em que os Estados-Membros tenham fornecido essas orientações, sem prejuízo do disposto no n.º 4 do mesmo artigo.**

Sem prejuízo das regras em matéria de auxílios estatais, se for caso disso, os Estados-Membros podem conceder ao gestor de infraestrutura uma compensação correspondente às eventuais perdas de receitas exclusivamente resultantes do **cumprimento** das orientações estratégicas relativas à utilização da capacidade de infraestrutura ferroviária.

3. [...] **2-A.** Os gestores de infraestrutura devem planear e atribuir [...] **as capacidades tanto quanto possível, procurando soluções aceitáveis para os candidatos em causa, assegurando em simultâneo a utilização globalmente otimizada da infraestrutura ferroviária na rede em causa.**

3. Os gestores de infraestrutura devem resolver conflitos relativos às capacidades, tanto quanto possível, através do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º, envolvendo os candidatos afetados e dando origem a soluções consensuais para necessidades e pedidos de capacidade divergentes.

4. Se o mecanismo a que se refere o n.º 3 não resultar numa resolução satisfatória de necessidades e pedidos de capacidade divergentes, os gestores de infraestrutura devem [...] **resolver** os conflitos **relativos às capacidades** através [...] **do mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artigo 9.º

Informações sobre a capacidade de infraestrutura

1. Os gestores de infraestrutura devem fornecer [...] aos candidatos e às entidades reguladoras, **e, se for caso disso, a outras partes interessadas operacionais,** informações

exatas e atualizadas sobre a disponibilidade da capacidade de infraestrutura ao longo de todo o processo de gestão da capacidade, incluindo na fase de planeamento estratégico referida na secção 2, durante os processos de planificação e repartição previstos na secção 3 e sempre que se verifiquem alterações da capacidade atribuída, tal como referido na secção 4.

Os gestores de infraestrutura devem publicar sem demora qualquer atualização do plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º e do horário de serviço a que se refere o artigo 30.º.

2. Os gestores de infraestrutura devem publicar as informações referidas no n.º 1 nos termos do artigo 62.º, n.º 5 [...].
3. A pedido dos candidatos, os gestores de infraestrutura devem fornecer as informações referidas no n.º 1, com base em [...] **necessidades comerciais e operacionais concretas dos candidatos.**

Artigo 10.º

Restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura e de infraestruturas degradadas

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, **7.º-A**, 7.º-C e 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE, os gestores de infraestrutura devem planear as obras de infraestrutura de acordo com o programa de atividades e os planos de investimento e financiamento referidos no artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE. Se as alterações a esses planos após a adoção do programa de atividades afetarem ou forem suscetíveis de afetar o planeamento das obras de infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve apresentar uma panorâmica dessas alterações e do seu impacto provável nas especificações da rede.
2. Ao planear as obras de infraestrutura, o gestor da infraestrutura deve atuar em conformidade com o artigo 2.º, n.º 3, e com o artigo 3.º.

Em especial, o gestor da infraestrutura deve ter em conta, de forma equilibrada, o impacto das obras de infraestrutura na sua própria gestão dos ativos e na sua situação financeira, bem como o impacto operacional e financeiro **estimado** sobre todos os candidatos afetados.

3. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre as obras de infraestrutura no contexto dos mecanismos de coordenação a que se refere o artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/[...] **UE** e, no que respeita aos serviços ferroviários transfronteiriços, nos termos do artigo 54.º do presente regulamento.
4. O gestor de infraestrutura deve planear, informar e consultar os candidatos sobre as restrições de capacidade resultantes das obras de infraestrutura com antecedência suficiente, tendo em conta o impacto estimado nas empresas ferroviárias. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem respeitar os [...] **requisitos** estabelecidos no anexo I, secção 3.

4-A. No que diz respeito às restrições [...] com um impacto significativo [...], **na aceção do anexo I, secção 3, ponto 0**, os candidatos podem solicitar ao gestor de infraestrutura que apresente um planeamento alternativo para a restrição de capacidade, a fim de identificar e selecionar uma opção que tenha em conta, de forma equilibrada, os impactos nos candidatos e nos gestores de infraestrutura. O gestor de infraestrutura deve facultar a esses candidatos um planeamento indicativo da capacidade alternativa disponível durante a restrição de capacidade.

O planeamento indicativo deve abranger tanto a linha afetada como as linhas alternativas, **caso estas existam**, e deve constar do modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

5. Os gestores de infraestrutura devem ter em conta e atenuar o impacto das obras de infraestrutura no tráfego transfronteiriço. Os gestores de infraestrutura devem coordenar, nos termos do artigo 53.º, **pelo menos no respeitante a** todas as obras de infraestrutura nas linhas **ferroviárias** [...] **que integram os corredores europeus de transporte**, bem como a quaisquer outras obras de infraestrutura com impacto transfronteiriço significativo.

A coordenação deve incidir, em especial, na otimização do calendário das obras de infraestrutura e na oferta de capacidade alternativa na linha afetada e em itinerários alternativos, **caso estes existam**, tendo em conta as necessidades operacionais e comerciais dos candidatos.

6. As reduções da capacidade ou do desempenho da infraestrutura abaixo dos seus valores de projeto resultantes da degradação dos ativos, como sejam reduções da velocidade admissível ou da carga por eixo, devem também ser consideradas restrições de capacidade.

Essas restrições de capacidade não podem dar origem a sanções nos termos do artigo 40.º. As obrigações de informação estabelecidas no artigo 9.º são aplicáveis a essas restrições **de capacidade**.

7. Os gestores de infraestrutura devem publicar, o mais rapidamente possível, informações e consultar os candidatos sobre as restrições temporárias de capacidade previstas, o seu impacto na capacidade disponível para fins comerciais e na capacidade alternativa.
8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º, para alterar [...]:

a-A) A classificação das restrições de capacidade e o impacto no tráfego estabelecidos no anexo I, secção 3, ponto 0;

a) Os prazos de publicação estabelecidos no ponto 1 da referida secção;

b) Os prazos para a coordenação das restrições de capacidade estabelecidos no ponto 4 dessa secção;

caso esses elementos se tenham revelado ineficazes ou tenham conduzido a grandes dificuldades de execução, com vista a reduzir **ainda mais** o impacto das restrições de capacidade resultantes das obras de infraestrutura no tráfego ferroviário **e os encargos administrativos para os gestores de infraestrutura,** tendo simultaneamente em conta as considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas afetadas, **bem como a experiência e os pareceres da ENIM.**

Artigo 10.º-A

Recusa ou retirada de direitos de capacidade por motivos de ordem pública ou de segurança pública

1. **Um Estado-Membro pode exigir que o gestor de infraestrutura se recuse a conceder ou retire direitos de capacidade a um candidato, se as autoridades competentes desse Estado-Membro demonstrarem que a concessão desses direitos a esse candidato representa um risco sério e grave para a ordem pública ou a segurança pública, inclusive para a segurança nacional e a defesa do Estado-Membro em questão. A decisão deve ser devidamente justificada, estritamente necessária e proporcionada face ao objetivo visado.**

2. **Sem prejuízo da confidencialidade das informações classificadas, os Estados-Membros devem, no prazo de dez dias a contar da adoção de uma decisão com base no n.º 1, do presente artigo, informar a Comissão, a entidade reguladora e, no caso de direitos de capacidade multirredes, os outros Estados-Membros em causa, da adoção dessa decisão e dos respetivos motivos. Essa decisão deve ser objeto de reavaliações periódicas por parte dos Estados-Membros.**
3. **Caso um Estado-Membro suscite preocupações quanto a uma decisão adotada por outro Estado-Membro com base no n.º 1, do presente artigo, os Estados-Membros em causa coordenam-se entre si nos termos do artigo 53.º-A.**

SECÇÃO 2

PLANEAMENTO ESTRATÉGICO DA CAPACIDADE

Artigo 11.º

Planeamento estratégico da capacidade

1. O planeamento estratégico da capacidade deve incluir todas as atividades previstas nos artigos 12.º a 25.º.
2. O planeamento estratégico da capacidade deve resultar na seguinte sequência de documentos de planeamento, que apresentam um grau de pormenor cada vez maior sobre a capacidade disponível:
 - a) A estratégia em matéria de capacidade a que se refere o artigo 16.º;
 - b) O modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º;
 - c) O plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

O conteúdo e o calendário de preparação dessas prestações concretas constam do anexo I, secções 1 e 2.

Os gestores de infraestrutura devem adotar os documentos de planeamento como base para a fase seguinte do processo de planeamento.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º, para:

(i) **suprimir partes do conteúdo pormenorizado da estratégia de capacidade, do modelo de capacidade e do plano de oferta de capacidade estabelecido no anexo I, secção 1, e**

(ii) alterar [...] **os prazos do anexo I, secção 2,**

caso esses elementos se tenham revelado ineficazes ou tenham conduzido a grandes dificuldades de execução, com vista a assegurar um processo de planeamento estratégico eficiente e refletir as preocupações operacionais dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, tendo em conta a experiência **e os pareceres** da ENIM, [...] dos candidatos, [...] das entidades reguladoras e da [...] **ENRRB** na aplicação da presente secção. **A Comissão não pode suprimir do anexo I, secção 1, os elementos correspondentes aos elementos a que se referem os artigos 16.º a 18.º.**

3. Sem prejuízo do princípio da independência da gestão estabelecido no artigo 4.º da Diretiva 2012/34/UE, os Estados-Membros podem prestar ao gestor de infraestrutura orientações estratégicas baseadas nas estratégias indicativas de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE. [...] **As orientações devem respeitar as responsabilidades operacionais do gestor de infraestrutura, permitindo-lhe otimizar a utilização da rede e coordenar eficazmente a atribuição de capacidade para o tráfego transfronteiriço. As orientações devem ser coerentes com o disposto no presente regulamento. As orientações devem ser fornecidas em tempo útil, para que os gestores de infraestrutura possam cumprir os prazos estabelecidos no anexo I, e podem abranger ou** conter, em especial:

a) Objetivos gerais da política ferroviária nacional relevantes para o planeamento estratégico da capacidade no âmbito do presente regulamento, **tais como as práticas nacionais relativas aos horários dos comboios;**

b) Uma perspetiva sobre o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, tendo em conta os planos e estratégias pertinentes a nível nacional ou regional e os planos de trabalho dos corredores europeus de transporte referidos no artigo [...] **[54.º]** do [novo Regulamento RTE-T];

c) [...] Orientações gerais relativas à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária, **incluindo, se for caso disso, orientações estratégicas relacionadas com:**

i) os volumes dos diferentes tipos de tráfego a que se refere o artigo 12.º, que os gestores de infraestrutura devem ter em conta ao longo do processo de planeamento estratégico,

ii) a implementação de concessões de horários de serviço específicos para os serviços de transporte de mercadorias e de passageiros, tais como horários cadenciados integrados,

iii) a extensão da capacidade que pode ser reservada através de acordos-quadro ou de planeamento contínuo,

iv) a implementação, pelos gestores de infraestrutura, das regras de resolução de conflitos estabelecidas no artigo 37.º,

que o gestor de infraestrutura deve ter em **máxima** conta no planeamento estratégico da capacidade, em especial no que se refere às infraestruturas de utilização intensiva e congestionadas a que se refere o artigo 21.º, **e no processo de planeamento prévio a que se referem os artigos 18.º e 20.º;**

- d) Uma perspetiva sobre o desenvolvimento previsto dos serviços ferroviários explorados ao abrigo de obrigações de serviço público, tendo em conta, se necessário, os pontos de vista das autoridades regionais ou locais envolvidas.

Os Estados-Membros devem, **em conformidade com o artigo 53.º-A,** estabelecer coordenação entre si para assegurar a coerência entre as orientações estratégicas que prestam em conformidade com o presente número, com vista a apoiar o desenvolvimento de serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias.

Os gestores de infraestrutura devem justificar qualquer desvio em relação às orientações fornecidas pelos Estados-Membros em conformidade com as alíneas c) e d) do presente número.

Os Estados-Membros podem prever que os elementos de orientação a que se refere a alínea c) do presente número sejam vinculativos.

Os Estados-Membros devem publicar as orientações estratégicas adotadas nos termos do presente número, caso tenham fornecido essas orientações. As orientações estratégicas devem ser publicadas em tempo útil, a fim de permitir a preparação do planeamento estratégico da capacidade.

4. O planeamento estratégico da capacidade não implica a concessão de direitos de capacidade a candidatos individuais, em conformidade com o artigo 26.º.

Requisitos gerais para o planeamento [...] estratégico da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura devem ter em conta, de forma [...] **equitativa, transparente** e não discriminatória, todos os tipos de serviços de transporte ferroviário para os quais possam receber pedidos de capacidade, independentemente do seu volume, dimensão do mercado a jusante, estabilidade entre horários consecutivos, regularidade ou frequência num determinado período de vigência do horário de serviço.
2. No planeamento estratégico da capacidade, em especial no modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º, os gestores de infraestrutura devem estabelecer uma distinção entre, pelo menos, os seguintes tipos de serviços de transporte ferroviário:
 - a) Serviços de transporte de mercadorias;
 - b) Serviços interurbanos de passageiros (longo curso);
 - c) Serviços urbanos e regionais de passageiros.

Se necessário, à luz da experiência adquirida com a aplicação do presente regulamento [...] **e com vista a apoiar a coerência transfronteiriça do processo de planeamento estratégico**, a ENIM pode definir uma lista **harmonizada** mais pormenorizada que estabeleça uma maior distinção entre os tipos de serviços de transporte ferroviário. [...] [...] **Essa lista** deve ser incluída no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. **Os gestores de infraestrutura devem ter essa lista na máxima conta.**

3. No planeamento estratégico da capacidade, em especial no modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º, os gestores de infraestrutura devem indicar a capacidade previamente planeada adequada para a prestação de serviços de transporte multirredes, **incluindo serviços ferroviários transfronteiriços. Os gestores de infraestrutura devem coordenar-se, em conformidade com o artigo 53.º, ao indicar a capacidade previamente planeada adequada para a prestação de serviços de transporte multirredes.**
4. O planeamento estratégico da capacidade deve também ter em conta:

- a) A estrutura observada e a evolução da procura de capacidade de infraestrutura, identificada através da repartição de capacidade em períodos de vigência de horários de serviço anteriores e do acompanhamento do mercado a que se refere o artigo 15.º da Diretiva 2012/34/UE;
- b) A evolução prevista das necessidades de transporte e da consequente procura de serviços de transporte ferroviário e de capacidade de infraestrutura, identificadas através da análise referida no artigo 15.º do presente regulamento;
- c) **Anúncios das necessidades de capacidades pelos candidatos e** o contributo da consulta das **partes interessadas operacionais**, em conformidade com o artigo 13.º;
- d) O desenvolvimento esperado ou previsto da capacidade de infraestrutura, em especial conforme identificado na estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE e no programa de atividades do gestor de infraestrutura a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE;
- e) As obras de infraestrutura previstas que se espera venham a afetar a rede;
- f) [...] **As** características dos diferentes mercados de transporte ferroviário, nomeadamente no que diz respeito ao seguintes aspetos:
 - i) velocidade;
 - ii) frequência;
 - iii) tolerância para desvios em relação ao canal horário atribuído,
 - iv) possibilidade de reorientar, replanificar ou substituir serviços por outros modos de transporte em caso de perturbações da rede,
 - v) volatilidade da procura de transporte ferroviário e consequente necessidade de planear os serviços ferroviários num horizonte temporal diferente.

5. O planeamento estratégico da capacidade deve refletir a capacidade atribuída através de acordos-quadro e do planeamento contínuo.

5-A. Para efeitos de planeamento estratégico da capacidade, os gestores de infraestrutura devem elaborar um mapa estratégico de trajetos que defina o seguinte:

a) O âmbito geográfico da estratégia de capacidade a que se refere o artigo 16.º, do modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e do plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º;

b) As linhas alternativas consideradas em caso de restrições de capacidade a que se refere o artigo 10.º no contexto dos planos de contingência a que se refere o artigo 19.º.

Os Estados-Membros devem assegurar que o mapa estratégico de trajetos seja incluído no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

6. O planeamento estratégico da capacidade abrange as linhas **ferroviárias** da **rede principal** e da rede principal alargada da RTE-T [...]. Os gestores de infraestrutura, **incluindo os que não gerem linhas da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T**, podem **optar por** incluir **no planeamento estratégico da capacidade** outras linhas e nós da rede que gerem. **De acordo com as respetivas orientações estratégicas a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, os Estados-Membros podem igualmente prever que os gestores de infraestrutura efetuem o planeamento estratégico da capacidade noutras linhas e noutros nós da rede geridos por esses gestores de infraestrutura.**

O planeamento estratégico da capacidade deve ser efetuado a um nível suficientemente pormenorizado para permitir o planeamento da capacidade para secções específicas da rede. Para o efeito, a rede deve ser representada por nós e secções que permitam ter em conta as características relevantes da oferta e da procura de capacidade.

[...] **Os Estados-Membros devem assegurar que estas** secções [...] **sejam** indicadas no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

7. O planeamento estratégico da capacidade deve abranger um período [...] **tenha início** [...] cinco anos [...] **antes da alteração do horário de serviço a que diz respeito**. Os gestores de infraestrutura podem alargar esse período por mais de cinco anos, nomeadamente para apoiar o desenvolvimento da infraestrutura no âmbito da estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE.
8. Os gestores de infraestrutura devem rever e atualizar, **se for caso disso** [...] os resultados do planeamento estratégico da capacidade, tendo em conta, nomeadamente, o seguinte:

- a) O desenvolvimento da infraestrutura ferroviária;
 - b) Variações na procura de capacidade de infraestrutura no mercado, **nomeadamente através dos anúncios das necessidades de capacidades**;
 - c) Os resultados dos processos de repartição descritos nas secções 3 e 4 **do presente capítulo** em períodos de vigência de horários de serviço anteriores, incluindo o grau de utilização da capacidade de infraestrutura pelos candidatos;
 - d) Conhecimentos retirados da gestão do tráfego realizada em conformidade com o capítulo III;
 - e) O resultado da gestão de perturbações e de crises realizada em conformidade com o capítulo III;
 - f) Os resultados da análise de desempenho em conformidade com o capítulo IV.
9. A ENIM deve desenvolver **e incluir no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º do presente regulamento** orientações que estabeleçam princípios, procedimentos e metodologias comuns para o planeamento estratégico da capacidade. [...]

Os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta essas orientações nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE. Devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios, procedimentos e metodologias comuns estabelecidos nas orientações.

Artigo 13.º

Consulta das partes interessadas sobre o planeamento estratégico da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura devem, **no quadro do artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE**, consultar todas as partes interessadas operacionais, **incluindo as que exploram serviços ferroviários multirredes**, sobre o planeamento estratégico da capacidade, **nomeadamente os documentos de planeamento a que se referem os artigos 16.º a 18.º**, em conformidade com o [...] **calendário estabelecido no anexo I, secção 2.**

2. **Para efeitos dessa consulta**, os [...] gestores de infraestrutura devem [...] **ter na máxima conta os princípios previstos no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º**.

Para efeitos da consulta das partes interessadas operacionais que exploram serviços ferroviários multirredes [...], **os gestores de infraestrutura devem coordenar-se entre si** em conformidade com o **artigo 53.º** e, **para questões europeias e transfronteiriças, com o artigo 54.º**.

Artigo 14.º

Coordenação do planeamento estratégico da capacidade entre gestores de infraestrutura

1. Os gestores de infraestrutura devem coordenar, **se for caso disso**, as suas atividades relacionadas com o planeamento estratégico da capacidade em conformidade com o artigo 53.º.

A coordenação deve assegurar especificamente:

- a) A coerência do planeamento estratégico em todas as redes em causa, em especial no que diz respeito à estratégia de capacidade, ao modelo de capacidade e ao plano de oferta de capacidade, ao planeamento das obras de infraestrutura e aos planos de contingência;
- b) A consideração adequada das necessidades de capacidade dos serviços ferroviários multirredes, **incluindo serviços ferroviários multirredes transfronteiriços**, na estratégia de capacidade, no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade;
- c) Uma análise do desempenho do planeamento estratégico da capacidade e dos respetivos resultados em conformidade com o capítulo IV;
- d) A participação de todas as partes interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da [...] ENRRB [...], dos coordenadores europeus e [...] das autoridades dos Estados-Membros, e, **se necessário**, de outras partes interessadas.

2. [...]

3. Os gestores de infraestrutura devem ter em conta todas as recomendações adotadas pela ENIM nos termos do [...] **artigo 54.º**. Caso não sigam a recomendação, os gestores de infraestrutura devem explicar as razões para **tal** nos documentos de planeamento.
4. A ENRRB deve acompanhar o processo de coordenação e a sua aplicação. Deve informar a Comissão dos seus pontos de vista sobre a necessidade de corrigir eventuais deficiências do processo de coordenação.

Artigo 15.º

Análise da evolução esperada do mercado dos transportes

1. [...] **O coordenador da rede deve realizar regularmente um estudo sobre o mercado dos transportes no respeitante à evolução das redes e do mercado dos serviços ferroviários transfronteiriços. O coordenador da rede deve comunicar os resultados deste estudo aos Estados-Membros, aos gestores de infraestrutura e a outras partes interessadas, incluindo os coordenadores europeus. O coordenador da rede deve rever e atualizar o estudo sobre o mercado dos transportes conforme adequado e, em qualquer caso, pelo menos de cinco em cinco anos. Os gestores de infraestrutura devem ter em conta este estudo de mercado** a fim de fundamentar a sua estratégia comercial global, a sua gestão da capacidade e de situações de emergência e as suas decisões de investimento. [...]
2. Para efeitos do presente regulamento, o [...] **estudo** sobre o mercado dos transportes a que se refere o n.º 1 deve, em especial, contribuir para o planeamento estratégico da capacidade a que se refere o artigo 11.º, para a divisão da capacidade da infraestrutura a que se refere o artigo 25.º e para a repartição de capacidade com base no mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Artigo 16.º

Estratégia de capacidade

1. O gestor de infraestrutura deve adotar uma estratégia de capacidade que defina as suas expectativas quanto à evolução futura da procura e da oferta de capacidade de infraestrutura ferroviária e a sua visão sobre a forma de contemplar essa evolução.

A estratégia de capacidade deve servir de [...] **base** para a comunicação, consulta e coordenação entre as partes interessadas operacionais.

2. A estratégia de capacidade deve conter **as** informações [...] **enumeradas no anexo I, secção 1.**

3. [...]

4. O gestor de infraestrutura deve preparar [...] e publicar a estratégia de capacidade em conformidade com o calendário estabelecido no anexo I, secção 2. **Caso ocorram acontecimentos imprevistos e importantes, o gestor de infraestrutura deve atualizar a estratégia de capacidade em conformidade.**

5. [...]

Artigo 17.º

Modelo de capacidade

1. O gestor de infraestrutura deve estabelecer um modelo de capacidade que aperfeiçoe a estratégia de capacidade com base nos resultados **do anúncio das necessidades de capacidades a que se refere o artigo 12.º, n.º 4, alínea c), e das** atividades de consulta e coordenação referidas nos artigos 13.º e 14.º.

O modelo de capacidade deve apoiar a consideração equilibrada das necessidades de capacidade dos diferentes segmentos dos serviços de transporte ferroviário e das necessidades dos gestores de infraestrutura de manter, renovar e desenvolver (modernização de infraestruturas existentes e construção de novas) [...] a infraestrutura ferroviária. Este modelo deve servir de [...] **base** para a comunicação, consulta e coordenação do planeamento estratégico da capacidade entre as partes interessadas operacionais.

2. O modelo de capacidade deve [...] **conter as informações enumeradas no anexo I, secção 1.** Os gestores de infraestrutura devem preparar e publicar o modelo de capacidade para cada período de vigência do horário de serviço e atualizá-lo [...] em conformidade

com [...] o calendário estabelecido no anexo I, secção 2. **A obrigação de atualizar o modelo de capacidade não se aplica se o plano de oferta de capacidade para o mesmo período de vigência do horário de serviço tiver sido publicado.**

3. Os gestores de infraestrutura devem [...], se for caso disso, **documentar e** justificar qualquer divergência **substancial** entre o modelo de capacidade e a estratégia de capacidade relativamente ao mesmo período de vigência do horário de serviço. [...]
4. [...]

Artigo 18.º

Plano de oferta de capacidade

1. O gestor de infraestrutura deve elaborar um plano de oferta de capacidade com vista a fornecer informações exaustivas sobre:
 - a) A capacidade de infraestrutura disponível para repartição pelos candidatos;
 - b) A capacidade de infraestrutura não disponível para repartição.

O plano de oferta de capacidade deve constituir a base para a repartição de capacidade.

O plano de oferta de capacidade deve conter as informações enumeradas no anexo I, secção 1.

1-A. Os gestores de infraestrutura devem elaborar o plano de oferta de capacidade em conformidade com os resultados do processo de planeamento estratégico da capacidade a que se referem os artigos 11.º a 17.º e seguindo o calendário estabelecido no anexo I, secção 2.

2. Os gestores de infraestrutura devem publicar o plano de oferta de capacidade para cada período de vigência do horário de serviço, o mais tardar, no prazo fixado no anexo I, secção 2, e atualizá-lo continuamente até ao final do período de vigência do horário de

serviço a que se refere esse plano. O plano de oferta de capacidade deve ser apresentado para cada dia do período de vigência do horário de serviço em causa.

3. Os gestores de infraestrutura devem [...], se for caso disso, **documentar e** justificar qualquer divergência **substancial** entre o plano de oferta de capacidade e o modelo de capacidade relativamente ao mesmo período de vigência do horário de serviço.

4. Os gestores de infraestrutura podem indicar no plano de oferta de capacidade a capacidade de infraestrutura como previamente planeada. A capacidade previamente planeada é a capacidade para a qual o gestor de infraestrutura define as características e os volumes da capacidade disponível para os pedidos dos candidatos, estabelece as regras para a repartição dessa capacidade e define o processo através do qual essa capacidade pode ser solicitada, em conformidade com o artigo 20.º. As características, regras e processos de repartição especificados devem ser tidos em conta na repartição da capacidade previamente planeada. **No quadro da sua orientação estratégica nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea c), os Estados-Membros podem obrigar os gestores de infraestrutura a planear previamente a capacidade de infraestrutura em determinadas linhas e nós.**

5. A capacidade previamente planeada deve ser apresentada no plano de oferta de capacidade sob a forma de objetos de **planeamento da** capacidade, tal como referido no artigo 20.º, que especifiquem o volume e as características da capacidade e que estejam associados às regras e processos de repartição através dos quais essa capacidade é disponibilizada.

6. [...] **5-A. Quando procedem ao planeamento prévio da** capacidade [...], os **gestores de infraestrutura** devem [...] **ter em conta os critérios estabelecidos no artigo 25.º, n.º 2.-A, alíneas a) a f).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Para efeitos de planeamento prévio da capacidade, os gestores de infraestrutura devem ter em conta** os resultados da consulta dos candidatos nos termos do artigo 13.º e **da** coordenação entre gestores de infraestrutura nos termos do artigo 14.º.

9. A entidade reguladora deve analisar o plano de oferta de capacidade e pode tomar uma decisão **no prazo de 30 dias a contar da publicação do plano final de oferta de**

capacidade, exigindo que o gestor da infraestrutura altere o plano de oferta de capacidade [...], caso a [...] **análise** [...] **conclua que esse plano não cumpre o disposto no presente regulamento ou na Diretiva 2012/34/UE, ou os princípios de transparência e não discriminação.**

10. A ENIM deve adotar orientações e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, que estabeleçam o seguinte:
 - a) Os meios de publicação do plano de oferta de capacidade, incluindo serviços, ferramentas, funções e interfaces digitais;
 - b) O processo de consulta dos candidatos sobre o plano de oferta de capacidade.

Artigo 19.º

Planos de contingência

1. Os gestores de infraestrutura devem pôr em prática e aplicar um processo contínuo de planeamento de contingência de modo a estarem preparados para perturbações do funcionamento da rede e para outras situações de crise que afetem o tráfego ferroviário.

Os planos de contingência devem constituir a base para a gestão do tráfego, a gestão de perturbações e a gestão de crises, em conformidade com o artigo 42.º, a fim de permitir uma reação rápida nessas situações e minimizar o seu impacto no tráfego ferroviário.

Os gestores de infraestrutura devem documentar os resultados do planeamento de contingência num plano de contingência.

2. Os planos de contingência devem incluir, em especial:
 - a) A designação de **linhas ferroviárias alternativas, caso existam essas linhas alternativas**, que permitam reorientar o tráfego em caso de não disponibilidade das linhas **ferroviárias** incluídas na rede principal e na rede principal alargada da RTE-T [...] e [...] das outras linhas e nós ferroviários abrangidos pelos documentos de planeamento estratégico da capacidade;

- b) Um planeamento indicativo da capacidade de infraestrutura disponível nas [...] **linhas ferroviárias** alternativas designadas em conformidade com a alínea a), **caso existam essas linhas alternativas**, proporcionando transparência quanto à capacidade de infraestrutura disponível nessas linhas **e às características técnicas**, que pode ser utilizada em caso de incidentes e, em especial, de perturbações da rede, em conformidade com o artigo 46.º;
- c) A definição de regras e procedimentos para a gestão do tráfego e das crises, incluindo em relação à partilha de informações entre gestores de infraestrutura, outras partes interessadas operacionais e outros intervenientes, como as autoridades públicas responsáveis pelo transporte ferroviário ou pela segurança, e a resposta a emergências, bem como dos critérios de ativação desses procedimentos;
- d) A identificação e a lista dos organismos a notificar em caso de incidentes graves ou de perturbações graves da circulação ferroviária;
- e) Quaisquer outros preparativos necessários para efetuar a gestão de perturbações e a gestão de crises, em conformidade com o artigo 42.º e com o quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.
3. Os gestores de infraestrutura devem assegurar a coerência dos planos de contingência com o planeamento estratégico da capacidade, em especial a estratégia de capacidade, o modelo de capacidade, o plano de oferta de capacidade e o planeamento das obras de infraestrutura a que se refere o artigo 10.º.
4. Os resultados dos planos de contingência, em especial a designação de linhas alternativas, **caso existam essas linhas alternativas**, em conformidade com o n.º 2, alínea a), e o planeamento indicativo da capacidade para linhas alternativas, **caso existam essas linhas alternativas**, em conformidade com o n.º 2, alínea b), devem ser incluídos no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade.
5. [...]

Critérios e procedimentos para a repartição de capacidade previamente planeada e para a definição de objetos de planeamento

1. Os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade previamente planeada incluída no plano de oferta de capacidade referido no artigo 18.º através de critérios e procedimentos **equitativos**, transparentes e não discriminatórios.

Os gestores de infraestrutura podem agrupar objetos de planeamento de capacidade, como, por exemplo, canais horários previamente planeados, ao efetuarem o planeamento prévio da capacidade com vista a fornecer concessões de horários de serviço específicos, em conformidade com as orientações estratégicas a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, caso estas tenham sido fornecidas, e tendo em conta as necessidades do mercado expressas pelos candidatos.

2. Os objetos de planeamento da capacidade devem definir as características e propriedades dos diferentes tipos de capacidade previamente planeada, incluindo a capacidade disponível para pedidos dos candidatos, a capacidade reservada para obras de infraestrutura e a capacidade já atribuída. Essas características e propriedades devem incluir todos os aspetos relevantes para tipos específicos de capacidade previamente planeada, tais como o trajeto, o calendário, a velocidade mínima garantida ou exigida, [...] **comprimento máximo**, parâmetros técnicos e o número de faixas horárias incluídas, **para os serviços de transporte tanto de mercadorias como de passageiros**.

3. A ENIM deve desenvolver um quadro comum para os critérios e procedimentos a que se refere o n.º 1 e incluí-lo no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. Esse quadro comum deve equilibrar os benefícios da reserva de capacidade para tipos específicos de serviços ferroviários ou processos de repartição com a necessidade de assegurar flexibilidade para atender às necessidades do mercado em matéria de repartição de capacidade. Para o efeito, o quadro comum deve prever a possibilidade de ter em conta pedidos de direitos de capacidade que não sejam coerentes com a capacidade previamente planeada no contexto do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º. **Os gestores de infraestrutura devem ter esse quadro comum na máxima conta.**

4. A ENIM deve elaborar e adotar especificações [...] para os objetos de planeamento de capacidade **a que se refere o n.º 2**, em formato legível por pessoas e por máquina. A ENIM deve incluir essas especificações no quadro europeu para a gestão da capacidade a

que se refere o artigo 6.º. [...] **Os gestores de infraestrutura devem ter essas especificações na máxima conta.**

Artigo 21.º

Infraestrutura de utilização intensiva e congestionada

1. O gestor da infraestrutura deve declarar sem demora [...] **secções ou nós** da infraestrutura [...] **como sendo** de utilização intensiva ou [...] congestionados, se se verificar pelo menos uma das seguintes condições:
 - a) A utilização [...] **da capacidade da infraestrutura ferroviária** excedeu os valores-limite para infraestruturas de utilização intensiva ou congestionadas durante os períodos de referência estabelecidos no anexo II, [...] no período de vigência anterior ou atual do horário de serviço;
 - b) Os resultados do planeamento estratégico da capacidade realizado em conformidade com a presente secção indicam que as necessidades de capacidade expressas durante as fases de planeamento estratégico da capacidade excedem a capacidade disponível para repartição durante um determinado período de vigência do horário de serviço, [...] **nomeadamente devido a obras de infraestrutura com uma duração superior a 12 meses e que resultem em restrições de capacidade programadas em conformidade com o artigo 10.º.**

[...]

[...] **Os gestores de infraestrutura devem avaliar a utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária com base em procedimentos e métodos objetivos, transparentes e adequados.**

O primeiro parágrafo, alínea a), do presente número não se aplica às infraestruturas da ligação fixa do canal da Mancha, tal como definida no Tratado entre a França e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte relativamente à construção e exploração por concessionários privados de uma ligação fixa do canal da Mancha, assinado em Cantuária em 12 de fevereiro de 1986, e no Acordo de Concessão entre o Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited e France-Manche S.A.

1-A. A ENIM deve desenvolver um método comum de utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária. Este método deve ser incluído no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. Os gestores de infraestrutura devem ter esse método na máxima conta.

2. A declaração a que se refere o n.º 1 deve especificar o período de vigência do horário de serviço e o elemento da infraestrutura, bem como os períodos específicos a que se refere.
3. Os pedidos de capacidade individuais divergentes apresentados para atribuição durante o **período de vigência** do horário de serviço não devem constituir motivo para declarar um elemento da infraestrutura de utilização intensiva ou congestionado, a menos que estejam preenchidas as condições estabelecidas no n.º 1.
4. Caso uma infraestrutura tenha sido declarada de utilização intensiva ou congestionada, o gestor de infraestrutura deve proceder a uma análise da capacidade nos termos do artigo 22.º, salvo se **tiver sido elaborado nos cinco anos que precedem a declaração de infraestrutura como sendo de utilização intensiva ou congestionada**, ou se já estiver a ser aplicado, um plano de reforço da capacidade nos termos do artigo 23.º.
5. No caso dos elementos de infraestrutura declarados de utilização intensiva ou congestionados, os gestores de infraestrutura devem reservar capacidade no plano de oferta de capacidade referido no artigo 18.º, tendo em conta os resultados da análise da capacidade a que se refere o artigo 22.º.

Para secções ou nós de infraestrutura declarados congestionados, o gestor de infraestrutura pode estabelecer limiares específicos para a aplicação do artigo 27.º, n.º 6.

6. Caso as taxas a que se refere o artigo 31.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE não tenham sido aplicadas ou não tenham produzido resultados satisfatórios e a infraestrutura tenha sido declarada congestionada, o gestor de infraestrutura deve aplicar um procedimento de divisão ou de repartição de capacidade [...] da infraestrutura com base em critérios transparentes e objetivos. Esse procedimento deve ser aplicado em conformidade com o artigo [...] **25.º** do presente regulamento e estabelecido, juntamente com os critérios aplicáveis, nas especificações da rede.
7. [...] **Os Estados-Membros** devem [...] **assegurar que os nós ou secções** declarados como sendo de utilização intensiva ou congestionados **sejam indicados** no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

8. [...]
9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º, para alterar [...] **os limiares para a utilização das capacidades e os períodos de referência estabelecidos no anexo II, caso esses elementos se revelem ineficazes ou conduzam a grandes dificuldades de execução**, com vista a assegurar uma gestão eficiente da capacidade de infraestruturas de utilização intensiva e congestionadas e refletir as preocupações operacionais dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, tendo em conta a experiência da ENIM, dos gestores de infraestrutura, dos candidatos e de outras partes interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da **ENRRB** na aplicação do presente artigo.
- 10. A Comissão pode adotar atos de execução, nos quais se estabeleçam os princípios fundamentais do método a desenvolver pela ENIM nos termos do n.º 1-A, sobre a utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária, em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.**

Artigo 22.º

Análise de capacidade em caso de infraestruturas de utilização intensiva ou congestionadas

1. O gestor de infraestrutura deve efetuar uma análise da capacidade no prazo de seis meses a contar da declaração da infraestrutura de utilização intensiva ou congestionada, **salvo se tiver sido elaborado nos cinco anos que precedem a declaração da infraestrutura como sendo de utilização intensiva ou congestionada, ou se já estiver a ser aplicado, um plano de reforço da capacidade.**

A análise de capacidade deve determinar os condicionalismos da capacidade da infraestrutura que impedem a inclusão das necessidades de capacidade expressas pelos candidatos no modelo de capacidade ou no plano de oferta de capacidade, ou que impedem que os pedidos de capacidade de infraestrutura sejam adequadamente satisfeitos.

A análise de capacidade deve também incluir um primeiro conjunto de medidas possíveis a ter em conta a curto, médio e longo prazo para aliviar o congestionamento e aumentar a disponibilidade de capacidade.

2. A análise de capacidade deve contemplar as características da infraestrutura, em termos de capacidade, competências e interoperabilidade, procedimentos de operação, natureza dos diferentes serviços explorados e reflexo de todos estes fatores na capacidade da infraestrutura. As medidas a ponderar devem incluir, em especial, alterações de itinerário, reprogramações de horários de serviço, alterações de velocidade, harmonização de procedimentos operacionais e beneficiações da infraestrutura.
3. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre o projeto de análise de capacidade, em conformidade com o artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE e, se a secção da infraestrutura em causa fizer parte de um corredor europeu de transporte, em conformidade com o artigo 54.º **do presente regulamento**.

O gestor de infraestrutura deve tornar públicos os resultados da análise de capacidade. [...]

4. Os gestores de infraestrutura devem ter em conta, **se for caso disso**, os resultados das análises de capacidade efetuadas nos termos do presente artigo no planeamento estratégico da capacidade, em especial na estratégia de capacidade, no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade.

Os resultados da análise de capacidade devem ser apresentados às autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela elaboração da estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária referida no artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE e ao coordenador europeu responsável pelo corredor europeu de transporte em causa.

Artigo 23.º

Plano de reforço da capacidade

1. No prazo de seis meses a contar da conclusão de uma análise de capacidade em conformidade com o disposto no artigo 22.º, o gestor de infraestrutura deve estabelecer um plano de reforço da capacidade **para secções ou nós declarados congestionados**.

O plano de reforço da capacidade deve identificar:

- a) As causas do congestionamento;
- b) A evolução provável do tráfego;
- c) Os condicionalismos do desenvolvimento da infraestrutura;

- d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo **medidas organizativas e** prováveis alterações das taxas de acesso.

Com base numa análise de custo-benefício das eventuais medidas identificadas, o plano de reforço da capacidade deve determinar igualmente as medidas a tomar para reforçar a capacidade da infraestrutura, incluindo um calendário de execução das medidas.

2. O plano de reforço da capacidade deve ser elaborado após consulta dos utilizadores da infraestrutura congestionada em causa em conformidade com o artigo 13.º.

[...] **Os Estados-Membros** podem **decidir que esse plano deve** ser sujeito à **sua** aprovação prévia [...].

3. O Estado-Membro em causa deve ter em conta os planos de reforço da capacidade aquando da renovação da estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE.

[...]

4. Sem prejuízo do disposto no artigo 40.º do presente regulamento, o gestor de infraestrutura deve cessar a aplicação das taxas sobre a infraestrutura em causa nos termos do artigo 31.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/EU, numa das seguintes situações:

- a) O gestor de infraestrutura não apresenta um plano de reforço da capacidade;
- b) O gestor de infraestrutura não obtém progressos com as medidas identificadas no plano de reforço da capacidade.

5. Não obstante o disposto no n.º 4, o gestor de infraestrutura pode, mediante aprovação da entidade reguladora, continuar a aplicar as taxas numa das seguintes situações:

- a) O plano de reforço da capacidade não pode ser realizado por circunstâncias que escapem ao seu controlo;
- b) As opções disponíveis não são económica ou financeiramente viáveis.

Artigo 24.º

Infraestrutura especializada

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, considera-se que a capacidade da infraestrutura está disponível para utilização por todos os tipos de tráfego compatíveis com o trajeto a explorar em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e com as especificações estabelecidas nos atos de execução adotados [...] **com base na mesma**.
2. Se existirem itinerários alternativos adequados e se, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 25.º, puder ser demonstrado que tal se justifica do ponto de vista social, económico e ambiental, o gestor de infraestrutura pode, após consulta das partes interessadas, designar uma determinada infraestrutura para utilização por tipos específicos de tráfego. Nesse caso, o gestor de infraestrutura deve indicar a designação nos documentos de planeamento a que se refere o artigo 11.º, n.º 2, **e nas especificações de rede**, e reservar capacidade para os tipos de tráfego especificados no plano de oferta de capacidade.

Essa designação não deve inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros tipos de tráfego caso exista capacidade disponível.

3. [...] **Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura** designada nos termos do n.º 2, [...] **seja** indicada no [...] registo da infraestrutura **a que se** refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797 [...].

Artigo 25.º

[...] Divisão da capacidade de infraestrutura [...] declarada como sendo de utilização intensiva ou congestionada

1. Caso um elemento da infraestrutura tenha sido declarado **como sendo** de utilização intensiva ou congestionado num período de vigência futuro do horário de serviço, o gestor de infraestrutura [...] **pode** dividir a capacidade desse elemento de infraestrutura no modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º que digam respeito ao período de vigência do horário de serviço em causa.

2. Ao dividir a capacidade da infraestrutura nos termos do n.º 1, o gestor de infraestrutura deve atuar em conformidade com as **orientações estratégicas a que se refere o artigo [...] 11.º, n.º 3, caso os Estados-Membros tenham fornecido essas orientações e determinado que as mesmas fossem vinculativas,** e ter em conta a necessidade de capacidade para serviços ferroviários multirredes.

2-A. Tendo em vista a divisão da capacidade da infraestrutura nos termos do n.º 1, os gestores de infraestrutura devem avaliar opções alternativas de divisão com base, entre outros, nos seguintes critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais, sob reserva da disponibilidade de dados:

- a) Custos de exploração para os operadores e parâmetros técnicos de serviços de transporte ferroviário e respetivo impacto nos preços para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;**
- b) Custos relacionados com o tempo para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;**
- c) Conectividade e acessibilidade para pessoas e regiões servidas pelos serviços de transporte ferroviário, incluindo a qualidade das ligações e os tempos de transferência para os serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias;**
- d) Impacto ambiental, como as emissões de gases com efeito de estufa e o ruído;**
- e) Volume de pessoas e mercadorias transportadas;**
- f) Utilização da rede de infraestruturas.**

Ao procederem à avaliação das opções alternativas de divisão, os gestores de infraestrutura devem ter em conta os procedimentos desenvolvidos pela ENIM, a que se refere o n.º 2-B.

2-B. A ENIM deve preparar e adotar um procedimento equitativo, transparente e não discriminatório para a avaliação das opções alternativas de divisão e incluí-lo no quadro europeu para a gestão da capacidade, a que se refere o artigo 6.º. Os procedimentos envolvem as etapas seguintes:

- a) Definir intervalos de valores normalizados para os serviços ferroviários como base inicial de avaliação;**

- b) Conceber cenários alternativos de divisão da capacidade disponível para diferentes tipos de serviços de transporte ferroviário;**
- c) Avaliar e classificar os cenários com base em metodologias objetivas, transparentes e não discriminatórias, tendo em conta os critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais estabelecidos no n.º 2-A, e permitindo ter em conta as circunstâncias locais ou nacionais com base em abordagens aceites e em dados empíricos;**
- d) Selecionar o cenário com a classificação mais elevada com base na avaliação referida na alínea c) e alterar o plano de oferta de capacidade em conformidade.**

SECÇÃO 3

Planificação e repartição de capacidade

Artigo 26.º

Direitos de capacidade

1. Os candidatos podem apresentar ao gestor de infraestrutura, no âmbito do direito público ou privado, pedidos de celebração de acordos para a concessão de direitos [...] **de capacidade na** infraestrutura ferroviária, em contrapartida de uma taxa prevista no capítulo IV, secção 2, da Diretiva 2012/34/UE.

Os gestores de infraestrutura devem atribuir aos candidatos [...] **os direitos de capacidade na infraestrutura ferroviária** [...], sob uma das seguintes formas:

- a) Especificações de capacidade;
- b) Canais horários.

A ENIM deve definir as características das especificações de capacidade e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. **Os gestores de infraestrutura devem ter essas características na máxima conta.**

2. Os gestores de infraestrutura devem converter os direitos de capacidade atribuídos sob a forma de uma especificação da capacidade em direitos de capacidade sob a forma de canais horários antes da circulação efetiva do comboio, em conformidade com os prazos estabelecidos no anexo I, secções 4, 5 e 6.

3. Podem ser concedidos aos candidatos direitos de capacidade sob a forma de um canal horário por um período máximo correspondente ao período de vigência de um horário de serviço. Os direitos de capacidade sob a forma de especificações de capacidade podem ser atribuídos por um período superior a um período de vigência do horário de serviço, em conformidade com os artigos 31.º e 33.º.
4. Exceto menção contrária no presente regulamento, os direitos e obrigações dos gestores de infraestrutura e dos candidatos em matéria de repartição de capacidade são definidos em contratos ou no [...] **direito nacional**.

5[...] **6. A capacidade atribuída a um candidato não pode ser transferida pelo beneficiário para outra empresa ou outro serviço.**

Qualquer forma de transferência resulta na exclusão de novas atribuições de capacidade durante o período de vigência do horário de serviço em curso e o período seguinte.

A utilização da capacidade por uma empresa ferroviária quando esta exerça as atividades de um candidato que não seja uma empresa ferroviária não é considerada uma transferência. Os candidatos que não sejam empresas ferroviárias devem comunicar ao gestor da infraestrutura, com, pelo menos, dez dias de antecedência, qual a empresa ferroviária que utilizará a capacidade. As informações comunicadas devem incluir comprovativos da aceitação da empresa ferroviária.

7. Caso um candidato tencione solicitar capacidade de infraestrutura para explorar um serviço de transporte de passageiros num Estado-Membro em que o direito de acesso à infraestrutura ferroviária seja limitado nos termos do artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE, informa os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras em causa no prazo mínimo de 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que o pedido de capacidade se refere. A fim de poderem avaliar o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras em causa asseguram que todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público, todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE e todas as empresas ferroviárias que executem o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte de passageiros sejam informadas sem demora injustificada, no prazo máximo de 10 dias.

6. [...]

Artigo 27.º

Métodos de repartição de capacidade

1. Os gestores de infraestrutura devem conceder direitos de capacidade aos candidatos através dos processos de repartição referidos nos artigos 31.º a 34.º.

Qualquer alteração da capacidade atribuída será igualmente considerada como repartição de capacidade.

4. Os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade da infraestrutura através de ferramentas e serviços digitais em conformidade com o artigo 62.º, para a totalidade da viagem de ida e volta, quando solicitado.

5. Ao solicitar ou alterar a capacidade atribuída, os candidatos e os gestores de infraestrutura devem cumprir o disposto no artigo 39.º.

6. O gestor de infraestrutura deve anular um direito de capacidade que, durante pelo menos um mês, tenha sido menos utilizado do que a quota limiar – a definir nas especificações da rede – exceto se tal tiver sido provocado por motivos de força maior. A ENIM deve definir intervalos para as quotas mínimas e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade referido no artigo 6.º. Os gestores de infraestrutura devem ter na máxima conta os intervalos para a quota limiar definidos pela ENIM.

A entidade reguladora deve controlar a aplicação equitativa, transparente e não discriminatória do presente número e investigar eventuais queixas recebidas.

6-A. Em conformidade com os critérios e procedimentos a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, se for caso disso, o gestor de infraestrutura pode recusar a repartição de capacidade se os pedidos forem incompatíveis com o seu planeamento estratégico da capacidade. Nesse caso, o gestor da infraestrutura deve envidar todos os esforços para

disponibilizar ao candidato uma capacidade alternativa. A recusa deve ser comunicada sem demora ao candidato. O candidato tem o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora, em conformidade com o artigo 63.º, n.º 2.

6-B. Pelo menos anualmente, os gestores de infraestrutura devem informar a entidade reguladora de todos os pedidos de capacidade recebidos que não se enquadrem nos parâmetros da capacidade disponível definidos no plano de oferta de capacidade, independentemente de terem sido aceites ou recusados. Com base nestas informações, a entidade reguladora pode emitir uma opinião na qual pode recomendar ao gestor de infraestrutura que altere o modelo de capacidade.

Artigo 28.º

Atribuição de direitos de capacidade multirredes

2[...]**0.** Os candidatos têm o direito de solicitar direitos de capacidade multirredes **por meio dos procedimentos de repartição a que se referem os artigos 31.º a 34.º, incluindo a totalidade das viagens de ida e volta,** e de receber respostas a esses pedidos, num único local e numa única operação [...], **em conformidade com o artigo 62.º, n.º 5.**

Os gestores de infraestrutura devem cooperar na repartição de capacidade para serviços ferroviários multirredes, incluindo, em especial, os serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias e os serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]
6. [...]
7. [...]

Artigo 28.º

[...]

1. Caso receba um pedido de direitos de capacidade multirredes [...], o gestor de infraestrutura deve estabelecer coordenação com os outros gestores de infraestrutura interessados, nos termos do artigo 53.º.
2. Em especial, a coordenação **a que se refere o n.º 1** deve assegurar:
 - a) A designação de um ponto de contacto único responsável pela comunicação com o candidato em relação ao pedido de um direito de capacidade multirredes, que deve ser notificado ao candidato sem demora após a receção do pedido;
 - b) A conformidade do direito de capacidade multirredes com critérios mínimos de qualidade em termos de coerência entre as redes e no que diz respeito aos aspetos como a organização do tráfego, os horários, a disponibilidade em diferentes dias de circulação e o estado da atribuição;
 - c) O desempenho coerente do processo de atribuição de direitos de capacidade multirredes, incluindo, em especial, do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º e do mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º;

- d) A coordenação de eventuais alterações dos direitos de capacidade multirredes atribuídos em conformidade com a secção **4, com** vista a assegurar a integridade contínua dos direitos de capacidade multirredes.

Se os gestores de infraestrutura não designarem um ponto de contacto único, **o candidato deve seleccionar o** gestor de infraestrutura [...] responsável por atuar como ponto de contacto único para os pedidos de informação relacionados com o pedido específico de capacidade.

- 3.[...][...] **2-A. O gestor de infraestrutura não pode [...] anular um direito de capacidade multirredes ao abrigo do artigo 27.º, n.º 6, sem coordenação prévia com os outros gestores de infraestruturas em causa.**

Caso o gestor de infraestrutura anule, em [...] conformidade com o artigo 27.º, n.º 6, os direitos de capacidade multirredes, deve informar a entidade reguladora. Se o direito de capacidade multirredes anulado envolver tráfego transfronteiriço, a entidade reguladora deve informar as entidades reguladoras competentes e a ENRRB.

4. [...]

5. A ENIM deve definir procedimentos e métodos pormenorizados **para promover a aplicação uniforme do** presente artigo e os requisitos mínimos de qualidade a que se refere o n.º 2, alínea b), bem como integrá-los no quadro europeu de gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Os gestores de infraestrutura devem ter esses procedimentos e métodos na máxima conta.

Artigo 29.º

Cooperação em matéria de repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e instalações de serviço

1. [...] ²² [...]

1. Os gestores de infraestrutura e os operadores de instalações de serviço que prestem serviços necessários à exploração de um serviço de transporte ferroviário e cujas instalações de serviço façam parte da rede transeuropeia de transportes especificada no anexo II do [novo Regulamento RTE-T], incluindo as situadas em nós urbanos, na aceção no artigo 3.º, alínea f), do mesmo regulamento, devem cooperar com vista a assegurar, se necessário, a coerência da repartição de capacidade na infraestrutura e nas instalações de serviço.

2. Os gestores de infraestrutura devem facultar uma lista das instalações de serviço a que se refere o n.º 1 nas especificações da rede.

3. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que os candidatos possam solicitar, num único local e numa única operação, direitos de capacidade na infraestrutura ferroviária e nas instalações de serviço referidas no n.º 1.

4. Para efeitos do n.º 3, os gestores de infraestrutura e os operadores **de instalações de serviço** devem coordenar a capacidade e fornecer direitos de capacidade, incluindo capacidade na instalação de **serviço**, que satisfaça os requisitos do candidato, ou envidar esforços para proporcionar uma alternativa viável.

5. Os operadores das instalações de serviço a que se refere o n.º 1 devem disponibilizar ao gestor de infraestrutura informações [...] sobre a capacidade disponível, em formato digital, em conformidade com o artigo 62.º, **n.º 5, e de acordo com os calendários definidos no anexo I.**

6. [...]

²² [...]

7. [...]

6. O presente artigo não se aplica aos operadores de instalações de serviço que beneficiem de uma isenção ao abrigo do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177.

Artigo 30.º

Horário de serviço

1. Os gestores de infraestrutura devem [...] **publicar** um novo horário de serviço antes do início de cada período de vigência do horário de serviço.

Os gestores de infraestrutura devem iniciar a preparação do horário de serviço aquando da repartição de capacidade através do processo anual de repartição a que se refere o artigo 32.º, tendo em conta os direitos de capacidade atribuídos através de acordos-quadro em conformidade com o artigo 31.º e através do processo de planeamento contínuo a que se refere o artigo 33.º.

2. Os gestores de infraestrutura devem ...[...] **assegurar**, até ao final do período de vigência do horário de serviço, **que o horário de serviço esteja atualizado**, tendo em conta a capacidade repartida através do processo de planeamento contínuo a que se refere o artigo 33.º, a capacidade repartida através do processo *ad hoc* a que se refere o artigo 34.º, as alterações dos direitos de capacidade em conformidade com o artigo 39.º e a replanificação no contexto da gestão de perturbações e da gestão de crises nos termos do artigo 41.º.

Artigo 31.º

Repartição de capacidade através de acordos-quadro

1. Um candidato tem o direito de solicitar capacidade de infraestrutura por um período superior ao período de vigência de um horário de serviço.

1-A. Os gestores de infraestrutura devem indicar, nos documentos de planeamento constantes do planeamento estratégico da capacidade, a capacidade que tencionam reservar para repartição através de acordos-quadro. Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE, **a repartição pelos candidatos da capacidade reservada para acordos-quadro nesses documentos de planeamento deve ser efetuada pelo gestor da infraestrutura através [...] desse tipo de acordos [...], sob reserva do disposto nos n.ºs 3 e 4. Tal não impede o gestor de infraestrutura de repartir a capacidade solicitada através de acordos-quadro nos casos em que essa capacidade não esteja reservada nos documentos de planeamento, sob reserva do disposto no n.º 4.**

1-B. Podem ser celebrados acordos-quadro entre vários gestores de infraestrutura e um candidato, caso abranjam mais do que uma rede.

Os acordos-quadro devem especificar os direitos de capacidade concedidos sob a forma de uma especificação de capacidade, tal como referido no artigo 26.º, n.º 1, alínea a). Não podem incluir direitos de capacidade sob a forma de um canal horário.

Os Estados-Membros podem requerer a aprovação prévia dos acordos-quadro à entidade reguladora. **No caso de acordos-quadro que impliquem tráfego transfronteiriço, as entidades reguladoras competentes devem coordenar-se.**

2. Um candidato que seja parte num acordo-quadro deve solicitar a conversão das especificações de capacidade incluídas no acordo-quadro num canal horário correspondente, em conformidade com esse acordo. **Essa conversão deve realizar-se nos termos do artigo 26.º, n.º 2.**

3. Os gestores de infraestrutura [...] devem assegurar que os acordos-quadro [...] **sejam** coerentes com os documentos de planeamento constantes do planeamento estratégico da capacidade a que se refere o artigo 11.º, n.º 2 [...], **quando disponível, e com as orientações estratégicas a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, caso os Estados-Membros tenham fornecido essas orientações e determinado que as mesmas fossem vinculativas.**

Os gestores **de infraestrutura vizinhos** devem [...] **coordenar o seu planeamento estratégico da capacidade** relativamente à **quota de** capacidade **disponível** para [...] acordos-quadro **transfronteiriços** [...].

4. Os acordos-quadro não podem inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou por outros serviços. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem fixar as percentagens máximas de capacidade total que podem ser atribuídas através de acordos-quadro e incluí-las nas especificações da rede.
5. Os termos dos acordos-quadro devem poder ser alterados para permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária [...]. **Essas alterações não são consideradas alterações dos direitos de capacidade sujeitas a sanções nos termos do artigo 40.º. Quaisquer outras alterações dos direitos de capacidade repartidos através de acordos-quadro estão sujeitas a sanções nos termos do** artigo 40.º.
6. [...]
7. Os acordos-quadro devem, em princípio, abranger o período indicado no anexo I, secção 5. O gestor de infraestrutura pode concordar com um período mais curto ou mais longo em casos específicos. Qualquer período superior ao período indicado no anexo I, [...] **secção 5**, deve ser justificado pela necessidade de investimentos específicos por parte dos novos operadores ou pela natureza substancialmente inovadora do serviço [...], **incluindo melhorias significativas da qualidade desse serviço.**
8. No caso de serviços que utilizem uma infraestrutura especializada referida no artigo 24.º e que requeiram investimentos substanciais de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos-quadro com uma duração de quinze anos. Só é consentânea uma duração superior a 15 anos em casos excepcionais, nomeadamente quando existam investimentos de larga escala e de longo prazo e quando esses investimentos sejam objeto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.
9. Os gestores de infraestrutura devem incluir a capacidade atribuída através de acordos-quadro no modelo de capacidade referido no artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade referido no artigo 18.º.
10. No respeito do segredo comercial, as linhas gerais de cada acordo-quadro são comunicadas aos interessados.
11. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes, [...] das empresas ferroviárias, **dos gestores de infraestrutura** e [...] s da ENRRB, a Comissão

pode adotar [...] **atos** de execução em que defina **regras pormenorizadas relativas** aos procedimentos [...] **para a celebração de acordos-quadro e à forma e ao conteúdo desses acordos** para [...] **assegurar** a aplicação uniformizada do presente artigo [...]. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Artigo 32.º

Repartição de capacidade através do processo anual de repartição

1. O gestor de infraestrutura deve estabelecer [...] o horário de serviço **a que se refere o artigo 30.º** para um determinado período de vigência do horário de serviço, com base no seguinte:
 - a) Pedidos de direitos de capacidade recebidos no âmbito do processo anual de repartição;
 - b) Direitos de capacidade relacionados com o período de vigência do horário de serviço e concedidos através de acordos-quadro em conformidade com o artigo 31.º;
 - c) Direitos de capacidade relacionados com o período de vigência do horário de serviço e concedidos através do processo de planeamento contínuo em conformidade com o artigo 33.º.
2. O gestor de infraestrutura deve repartir a capacidade através da repartição simultânea de capacidade, a fim de satisfazer, na medida do possível, todos os pedidos de capacidade de infraestrutura referidos no n.º 1, sob reserva do disposto no **n.º 6** e [...] **no artigo 27.º, n.º 6-A**. O gestor de infraestrutura deve ter em conta, na medida do possível, todas as restrições impostas aos candidatos, incluindo o efeito económico nas suas atividades.
3. [...]
4. [...]

5. [...]
6. Os direitos de capacidade concedidos através do processo anual de repartição podem incluir:
 - a) Canais horários;
 - b) Especificações de capacidade.

Os gestores de infraestrutura devem converter os direitos de capacidade concedidos sob a forma de especificações de capacidade em canais horários, em conformidade com o anexo I, secção 4.

7. O gestor de infraestrutura deve respeitar o calendário do processo de repartição estabelecido no anexo I, secção 4.
8. [...]

9. [...]

10. O gestor de infraestrutura deve consultar as partes interessadas sobre o projeto de horário de serviço. Incluem-se nas partes interessadas todos aqueles que tiverem apresentado pedidos de capacidade de infraestrutura, bem como outras partes que desejem formular observações sobre as incidências do horário de serviço na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário de serviço.

11. O gestor de infraestrutura deve tomar as medidas adequadas para ter em conta as preocupações manifestadas.

Artigo 33.º

Repartição de capacidade através do processo de planeamento contínuo

1. Os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade através do processo de planeamento contínuo **pelo menos pelos serviços de transporte ferroviário**, de acordo com os prazos estabelecidos no anexo I, [...] **secção 6**. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem reservar capacidade no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE, a repartição pelos candidatos da capacidade reservada para o planeamento contínuo constante dos documentos de planeamento deve ser efetuada pelo gestor de infraestrutura através do processo de planeamento contínuo. Tal não impede o gestor de infraestrutura de repartir a capacidade solicitada através do planeamento contínuo nos casos em que essa capacidade não esteja reservada nos documentos de planeamento. O processo de planeamento contínuo não pode inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou por outros serviços.

2. Os direitos de capacidade concedidos através do processo de planeamento contínuo podem incluir:
- a) Canais horários ou especificações de capacidade para todos os dias de circulação durante o período de vigência do horário de serviço, incluindo o primeiro dia de circulação constante do pedido;
 - b) Especificações de capacidade para todos os dias de circulação para além do período de vigência do horário de serviço, incluindo o primeiro dia constante do pedido, por um período máximo especificado no anexo I, [...] **secção 6**.

Os gestores de infraestrutura devem converter os direitos de capacidade concedidos sob a forma de especificações de capacidade em canais horários, em conformidade com o anexo I, secção 6.

- 2-A. Os gestores de infraestrutura e os candidatos podem, em conjunto, decidir alterar as especificações de capacidade concedidas através do processo de planeamento contínuo, a fim de permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária. Essas alterações não são consideradas alterações dos direitos de capacidade sujeitas a sanções nos termos do artigo 40.º. Quaisquer outras alterações dos direitos de capacidade**

repartidos através do processo de planeamento contínuo estão sujeitas a sanções nos termos do artigo 40.º.

3. Sem prejuízo do disposto no artigo 18.º, os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade reservada para o processo [...] de planeamento contínuo, com base no princípio [...] **primeiro a chegar, primeiro a ser servido** [...].
4. [...]
5. [...]
6. Na sequência de uma notificação à entidade reguladora [...], o gestor de infraestrutura deve recusar os pedidos de planeamento contínuo, se estes [...] corresponderem às características da capacidade normalmente atribuída através de acordos-quadro nos termos do artigo 31.º. A entidade reguladora deve informar a ENRRB dessas [...] **recusas e** deve assegurar uma aplicação coerente do presente número.

Artigo 34.º

Repartição de capacidade através do processo *ad hoc*

1. O gestor de infraestrutura deve responder sem demora e, em todo o caso, dentro dos prazos estabelecidos no anexo I, secção 7, aos pedidos *ad hoc* de capacidade de infraestrutura apresentados em qualquer momento durante o período de vigência do horário de serviço. As informações sobre a capacidade de reserva utilizável devem ser disponibilizadas em conformidade com o disposto no artigo 9.º a todos os candidatos que possam desejar utilizar essa capacidade.

Os direitos de capacidade concedidos através do processo *ad hoc* devem assumir a forma de canais horários.

2. A repartição de capacidade de infraestrutura em resposta a pedidos *ad hoc* deve basear-se no princípio «primeiro a chegar, primeiro a ser servido».

Artigo 35.º

Planificação das restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura

1. [...] **0-A. Ao planificar** obras de infraestrutura **em conformidade com o presente artigo, os gestores de infraestrutura devem respeitar o calendário e os requisitos estabelecidos no anexo I, secção 3.**
- 2[...]**0-B.** Ao planificar obras de infraestrutura, os gestores de infraestrutura devem limitar, na medida do possível, o impacto na capacidade previamente planeada incluída no modelo de capacidade ou no plano de oferta de capacidade.
- 3.[...][...]**1. Os gestores de infraestrutura devem planificar o mais rapidamente possível** as restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura **não incluídas no plano de oferta** de capacidade referido no artigo 18.º.
4. Se a planificação de uma restrição de capacidade resultante de obras de infraestrutura exigir a alteração de um direito de capacidade atribuído na aceção do artigo 39.º, o gestor de infraestrutura deve envidar todos os esforços para oferecer aos candidatos afetados capacidade alternativa [...] **que permita à empresa ferroviária prestar os serviços em causa.**

Para o efeito, o gestor de infraestrutura deve informar todos os candidatos afetados da intenção de alterar os direitos de capacidade em causa. Deve oferecer aos candidatos afetados direitos de capacidade alternativos ou estabelecer coordenação com os candidatos afetados com vista a chegar a acordo sobre direitos de capacidade alternativos.

5. [...]

6. Os gestores de infraestrutura devem incluir [...] no modelo de capacidade [...] **ou** no plano de oferta de capacidade as restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura, **logo que estas obras sejam planificadas, independentemente** do momento em que isso aconteça.

Artigo 36.º

Mecanismo de resolução consensual de conflitos e coordenação de pedidos

1. Sempre que, no contexto da repartição simultânea de capacidade, o gestor de infraestrutura se depare com conflitos entre os diferentes pedidos de capacidade de infraestrutura, deve procurar assegurar a melhor conciliação possível entre todas as necessidades, através da coordenação dos pedidos.
2. Em situações que exijam coordenação, o gestor de infraestrutura **deve tentar conciliar todos os pedidos por meio da coordenação e** tem o direito de propor, dentro de limites razoáveis, capacidades de infraestrutura diferentes da solicitada. O gestor de infraestrutura deve definir os limites aplicáveis nas suas especificações da rede. A ENIM deve fornecer orientações sobre a definição desses limites e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.
3. O gestor de infraestrutura deve esforçar-se por resolver eventuais conflitos através de consultas com os candidatos em causa. Essas consultas devem basear-se na divulgação, num prazo razoável, gratuitamente e em formato eletrónico, das seguintes informações:
 - a) Os canais horários solicitados por todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;
 - b) Os canais horários atribuídos a título preliminar a todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;
 - c) Os canais horários alternativos propostos nos itinerários relevantes nos termos do n.º 2;
 - d) Os critérios pormenorizados utilizados no processo de repartição de capacidade.

Sem prejuízo do disposto no artigo 3.º, n.º [...] **1-A**, e sob reserva do acordo de todos os candidatos, o gestor de infraestrutura pode estabelecer contactos entre todos os candidatos potencialmente envolvidos na resolução de um conflito, a fim de facilitar a coordenação dos pedidos.

4. Os princípios que regulam o processo de coordenação dos pedidos de capacidade respeitantes a serviços ferroviários nacionais **que entrem em conflito** são estabelecidos nas especificações da rede.
5. [...]
6. [...]
7. Em caso de **conflito que envolva pelo menos um pedido** [...] de capacidade multirredes, o mecanismo de resolução consensual de conflitos previsto nos n.ºs 1, 2 e 3 deve ser aplicado em conformidade com o artigo 53.º e envolver o coordenador da rede.
8. A ENIM deve elaborar orientações sobre o mecanismo de resolução consensual de conflitos para [...] **conflitos que incluam pelo menos um pedido de capacidade multirredes e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. Os gestores de infraestrutura devem ter essas orientações na máxima conta.**

Artigo 37.º

Mecanismo formal de resolução de conflitos [...]

1. Se os mecanismos de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º não resultarem na resolução do conflito de capacidade, **o gestor de infraestrutura deve dar prioridade a pedidos que sejam coerentes com a capacidade previamente planeada definida no plano de fornecimento de capacidade a que se refere o artigo 18.º. Consequentemente, o gestor de infraestrutura pode aceitar ou recusar pedidos que não sejam coerentes com o plano de oferta de capacidade.**

Ao aceitar pedidos não coerentes com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura deve procurar manter o equilíbrio geral entre os elementos do plano de oferta de capacidade enumerados no anexo I, secção 1.

Ao recusar pedidos incompatíveis com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura deve informar sem demora o candidato em causa da sua intenção de indeferir um pedido. Nesse caso, o gestor da infraestrutura deve envidar todos os esforços para disponibilizar ao candidato uma capacidade alternativa. O candidato tem o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora, em conformidade com o artigo 56.º, n.º 9, da Diretiva 2012/34/EU.

1-A. Os gestores de infraestrutura devem resolver os conflitos que não tenham sido resolvidos nos termos do n.º 1, por meio de um procedimento equitativo, transparente e não discriminatório, em conformidade com as orientações estratégicas a que se refere o artigo 11.º, n.º 3, caso os Estados-Membros tenham fornecido essas orientações e determinado que as mesmas fossem vinculativas.

Se a aplicação dessas orientações não permitir resolver o conflito, os gestores de infraestrutura devem resolvê-lo através de um procedimento equitativo, transparente e não discriminatório, tendo em conta o procedimento estabelecido pela ENIM nos termos do n.º 1-B.

1-B. A ENIM deve elaborar e adotar os procedimentos a que se refere o n.º 1-A e incluí-los no quadro europeu para a gestão da capacidade referido no artigo 6.º. Os procedimentos envolvem as etapas seguintes:

0) Definir intervalos de valores normalizados para os serviços ferroviários como base inicial de avaliação;

a) Conceber cenários alternativos para repartir a capacidade disponível por diferentes tipos de serviços de transporte ferroviário, envolvendo, sempre que possível, a disponibilização de capacidade alternativa noutros trajetos ou horários alternativos com características comparáveis;

b) Avaliar e classificar os cenários a que se refere a alínea a), com base em metodologias objetivas, transparentes e não discriminatórias, tendo em conta os critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais estabelecidos no n.º 1-C, e permitindo ter em conta as circunstâncias locais ou nacionais com base em abordagens aceites e em dados empíricos;

c) Selecionar o cenário com a classificação mais elevada com base na avaliação referida na alínea b), e alterar o plano de oferta de capacidade em conformidade.

1-C. Os procedimentos estabelecidos pela ENIM nos termos do n.º 1-B, devem avaliar opções alternativas para a utilização da capacidade de infraestrutura, com base, entre outros, nos seguintes critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais, sob reserva da disponibilidade dos dados a que se refere o n.º 1-B, alínea 0):

a) Custos de exploração para os operadores e parâmetros técnicos de serviços de transporte ferroviário e respetivo impacto nos preços para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;

b) Custos relacionados com o tempo para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;

c) Conectividade e acessibilidade para pessoas e regiões servidas pelos serviços de transporte ferroviário, incluindo a qualidade das ligações e os tempos de transferência para os serviços de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias;

d) Impacto ambiental, como as emissões de gases com efeito de estufa e o ruído;

e) Volume de pessoas e mercadorias transportadas;

f) Parâmetros técnicos para uma utilização eficiente da infraestrutura, como a homogeneidade do tráfego, comprimento do comboio ou as frequências de circulação.

2. No contexto do **mecanismo** [...] formal de resolução de conflitos, os pedidos de direitos de capacidade multirredes devem ser tidos em conta na sua totalidade. Se, em conformidade com o **n.º 1-B, alínea b)**, forem aplicáveis diferentes parâmetros nacionais, esses parâmetros devem ser utilizados para as respetivas secções.

3. Em caso de pedidos de capacidade divergentes que envolvam serviços ferroviários com características e perfil socioeconómico semelhantes, o gestor de infraestrutura deve repartir a capacidade [...] de uma forma que permita o acesso ao maior número possível de candidatos. [...] **Os gestores de infraestrutura podem, para esse efeito, atribuir capacidade com base num leilão. O método de atribuição de capacidade aplicado nos termos do presente número** deve ser [...] sujeito a aprovação **prévia** da entidade reguladora.

Calendário dos processos de repartição de capacidade

1. **Para efeitos da aplicação dos artigos 31.º a 34.º, [...] o gestor de infraestrutura e os candidatos devem respeitar o calendário dos processos de repartição de capacidade estabelecidos no anexo I, secções 4, 5, 6 e 7, respetivamente.**
2. Os gestores de infraestrutura podem determinar períodos e prazos para o calendário de repartição de capacidade que sejam diferentes dos referidos no presente regulamento e no anexo VI, ponto 2, alínea b), da Diretiva 2012/34/UE, se [...]:
 - O estabelecimento de canais horários internacionais em cooperação com os gestores de infraestrutura de países terceiros em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União tiver um impacto significativo no calendário para o processo de repartição de capacidade em geral [...]; **ou**
 - **O estabelecimento de canais horários internacionais em cooperação com os gestores de infraestrutura de outros países terceiros tiver um impacto significativo no calendário para o processo de repartição da capacidade em geral, desde que tal não tenha impacto nos processos de repartição de capacidade de outros gestores de infraestrutura da União que não estejam envolvidos nesses canais horários internacionais.**
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 71.º, para **alterar os prazos e as durações estabelecidos no anexo I, secções 4, 5, 6 e 7 [...], e ajustar, dentro dos limites do quadro estabelecido nos artigos 31.º a 34.º, os marcos e os períodos aí estabelecidos, caso esses elementos se tenham revelado ineficazes ou tenham conduzido a grandes dificuldades de execução, tendo em conta a experiência dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, com o objetivo de racionalizar os processos de repartição da capacidade**, de assegurar um processo de repartição eficiente e **de** abordar os interesses de planeamento, operacionais, técnicos e comerciais das partes interessadas em matéria de planificação e repartição de capacidade.

SECÇÃO 4

Adaptação e replanificação

Artigo 39.º

Alterações dos direitos de capacidade após a atribuição

1. Os gestores de infraestrutura só podem alterar os direitos de capacidade atribuídos a um candidato por sua própria iniciativa em conformidade com o presente regulamento. Os candidatos podem solicitar em qualquer momento alterações à capacidade atribuída. [...]

No caso de alterações dos direitos de capacidade atribuídos, aplica-se o artigo 40.º. O gestor de infraestrutura deve atualizar sem demora o horário de serviço a que se refere o artigo 30.º.

2. Os gestores de infraestrutura [...] devem limitar o mais possível as alterações dos direitos de capacidade após a atribuição, em conformidade com os [...] **princípios** estabelecidos no artigo 2.º, n.º 3. **Os candidatos devem também limitar o mais possível o seu pedido de alteração desses direitos após a repartição.**
3. As alterações dos direitos de capacidade devem incluir os casos em que o gestor de infraestrutura não pode permitir a circulação do comboio em conformidade com o direito de capacidade atribuído e dispõe de tempo suficiente para oferecer ao candidato um direito de capacidade alternativo, após ter informado o candidato da necessidade de alteração.

3-AA. Uma anulação dos direitos de capacidade é também considerada um tipo específico de alteração.

3-A. Caso haja alterações aos direitos de capacidade, [...] os gestores de infraestrutura podem [...] **aplicar prazos mais curtos** para a repartição desses direitos [...] em comparação com os [...] **prazos indicados no anexo I, secção 8.** Os gestores de infraestrutura devem prestar informações sobre o tempo necessário para construir um canal horário nas especificações da rede. [...]

4. As regras e procedimentos a aplicar **pelo gestor de infraestrutura** em caso de alteração de um direito de capacidade devem ter em conta o impacto da alteração do direito de capacidade no candidato em termos operacionais e comerciais. Para o efeito, **o gestor de**

infraestrutura deve classificar as alterações [...] em função do seu impacto [...] e **identificar as categorias das alterações que tenham um impacto significativo, tendo em conta os procedimentos adotados pela ENIM com base** no n.º 8 [...].

5. Em caso de alteração de um direito de capacidade multirredes, os gestores de infraestrutura em causa devem envidar todos os esforços razoáveis para assegurar a coerência entre os direitos de capacidade durante toda a circulação do comboio.

O gestor de infraestrutura que altere um direito de capacidade multirredes [...] coordena a atribuição de um direito de capacidade multirredes alternativo com os outros gestores de infraestrutura em causa e deve informar o candidato e todas as partes interessadas do resultado da coordenação. Esse resultado pode ser a atribuição de um direito de capacidade multirredes alternativo ou a informação de que não está disponível qualquer direito de capacidade alternativo.

6. [...]

7. Caso um gestor de infraestrutura altere um direito de capacidade atribuído, deve informar sem demora o candidato e a empresa ferroviária em causa.

O gestor de infraestrutura deve oferecer ao candidato direitos de capacidade alternativos nos prazos estabelecidos no anexo I, secção 8. Se tal não for possível, o gestor de infraestrutura deve prestar ao candidato as informações pertinentes que lhe permitam apresentar um novo pedido de capacidade de infraestrutura. Se aplicável, essas informações devem fazer referência ao plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º e aos planos de contingência a que se refere o artigo 19.º.

8. A ENIM deve elaborar e adotar procedimentos [...] **uniformes** para gerir as alterações dos direitos de capacidade após a atribuição e incluí-los no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

[...] **Esses** procedimentos devem **estabelecer critérios** para diferenciar entre alterações [...], **dependendo do impacto que tenham** nos candidatos e nas empresas ferroviárias em

termos comerciais e operacionais [...], **incluindo** critérios [...] para classificar [...] **alterações** como **tendo um impacto significativo** [...].

9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para alterar **as durações estabelecidas** no anexo I, secção 8, [...] a fim de assegurar processos eficientes de adaptação e replanificação, tendo em conta considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas em causa. **Quando o fizer, a Comissão tem em conta a experiência dos gestores de infraestrutura e dos candidatos.**

Artigo 40.º

[.../ Sanção por alterações dos direitos de capacidade

1. Caso [...] **não** cumpra [...] os **seus** compromissos no que diz respeito a um direito de capacidade atribuído e daí resulte uma alteração classificada como importante nos termos do artigo 39.º, **n.º 4**, [...] o gestor de infraestrutura ou um candidato deve pagar uma **sanção** à outra parte.

Para efeitos do presente artigo, a não utilização de um direito de capacidade atribuído pelas empresas ferroviárias é considerada equivalente a uma anulação após a hora da partida do comboio em causa.

2. A [...] **sanção** a que se refere o n.º 1 não pode ser exigida em casos de força maior. **Em caso de direitos de capacidade multirredes, uma anulação por motivo de força maior numa rede será considerada uma anulação por motivo de força maior dos direitos de capacidade ao longo de todo o trajeto por ela abrangido.**

- 2-A. Caso um gestor de infraestrutura, em conformidade com os artigos 10.º e 35.º, planeie e planifique uma restrição de capacidade abrangida pelo âmbito de aplicação do anexo I, secção 3, e cumpra o calendário e os requisitos nele estabelecidos, não é devida a sanção a que se refere o n.º 1.**

2-B. Caso um gestor de infraestrutura retire direitos de capacidade em conformidade com as medidas tomadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 10.º-A, não é devida a sanção a que se refere o n.º 1.

3. Os gestores de infraestrutura devem incluir nas suas especificações da rede as condições que dão origem a uma sanção, tendo em conta as orientações adotadas pela ENIM nos termos do segundo parágrafo do presente número.

3.[...] Após consulta **dos candidatos e da** ENRRB, a ENIM [...] **pode adotar orientações para a definição de condições uniformes** [...] **que deem origem a sanções, tendo** em conta as regras **e os procedimentos** estabelecidos [...] **em conformidade** com o artigo 39, n.ºs 4 e 8. A ENIM deve incluir estas [...] **orientações** no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. A ENRRB deve publicar um parecer sobre [...] **essas condições** definidas pela ENIM.

4. Após a aprovação da entidade reguladora, os gestores de infraestrutura devem estabelecer, nas especificações da rede, os níveis da [...] **sanção** a pagar pelos candidatos.

Na sequência de uma proposta do gestor de infraestrutura e após consulta dos candidatos [...], a entidade reguladora deve fixar os níveis da [...] **sanção** a pagar pelo gestor de infraestrutura. O gestor de infraestrutura deve publicar essas informações nas especificações da rede.

Os níveis da [...] **sanção** devem ser de molde a proporcionar incentivos eficazes ao gestor de infraestrutura e aos candidatos para que respeitem a utilização planeada da capacidade e minimizem as perturbações. Estes níveis devem ser proporcionados e não discriminatórios.

[...] Esses níveis devem, em especial, ter em conta as regras **e os procedimentos estabelecidos nos termos do** [...] artigo 39.º, n.ºs 4 e 8 [...] [...].

O nível das sanções deve ser modulado até ao dobro do nível das taxas de acesso à via, com base, pelo menos, nos seguintes critérios:

a) O impacto da alteração dos direitos de capacidade;

b) A data da notificação da alteração pela parte que iniciou a alteração à outra parte;

c) Caso a alteração se deva ao gestor da infraestrutura, a qualidade da capacidade alternativa fornecida em termos de organização de tráfego, horários, características técnicas e outros aspetos pertinentes, quando exista uma capacidade alternativa; ou

d) Caso a alteração se deva ao candidato, se a capacidade pode voltar a ser repartida e utilizada por outro candidato.

Para efeitos da aplicação do quinto parágrafo do presente número, os Estados-Membros podem definir escalas de modulação. Essas escalas devem cumprir as condições estabelecidas no terceiro parágrafo do presente número. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para assegurar a coordenação entre si, em conformidade com o artigo 53.º-A.

5. [...] **Um** direito de capacidade multirredes **é considerado um direito de capacidade único.** A obrigação de pagar a [...] **sanção** ao candidato aplica-se ao gestor ou gestores de infraestrutura responsáveis pela alteração do direito de capacidade, tendo em conta o direito de capacidade na sua totalidade e, caso a responsabilidade incumba a mais do que um gestor de infraestrutura, a proporção da extensão das suas redes no direito de capacidade. A [...] **sanção** pela totalidade do direito de capacidade não pode exceder [...] a **sanção** devida pelo direito de capacidade atribuído pelo gestor de **infraestrutura**, multiplicada por **dois**.
6. [...] **As** entidades **reguladoras em causa** decidem sobre os litígios relacionados com o motivo da alteração de um direito de capacidade ou [...] **relacionados com atrasos no pagamento da sanção**, devendo tomar uma decisão sem demora e no prazo de [...] **seis semanas** a contar da recolha de todas as informações necessárias para avaliar a causa da alteração. As entidades reguladoras devem informar e podem consultar a ENRRB sobre essas decisões. [...] **Quando consultada, a** ENRRB deve **aconselhar as entidades reguladoras com o objetivo de** assegurar que essas decisões sejam coerentes e se baseiem em princípios geralmente reconhecidos.

No caso de direitos de capacidade multirredes, o candidato tem o direito de apresentar recurso junto da entidade reguladora responsável pelo gestor da infraestrutura que atua como ponto de contacto único nos termos do artigo 28.º. A

entidade reguladora responsável deve informar as outras entidades reguladoras competentes e a ENRRB.

7. **Sem prejuízo da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de Viena, de 3 de junho de 1999 («COTIF»), nomeadamente, do apêndice E dessa Convenção, se aplicável, e do direito de recurso nos termos do direito nacional e da UE de qualquer decisão tomada nos termos do presente artigo, o pagamento de uma sanção pela parte que iniciou a alteração dos direitos de capacidade em conformidade com o presente artigo esgota, para a outra parte, outros créditos financeiros relacionados com a mesma alteração.**

Artigo 40.º-A

Atos de execução relativos às alterações dos direitos de capacidade e às sanções

Se a ENIM não adotar os procedimentos a que se refere o artigo 39.º, n.º 8, ou as condições a que se refere o artigo 40.º, n.º 3, [no prazo de 24 meses a contar da data de aplicação a que se refere o proémio do artigo 77.º, n.º 2,], ou se esses procedimentos e condições não permitirem a aplicação uniforme do artigo 39.º ou do artigo 40.º, quer por motivos relacionados com o conteúdo desses procedimentos e condições, quer por motivos relacionados com a falta de aplicação por parte dos gestores de infraestrutura, [...] a Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam a [...] classificação das alterações aos direitos de capacidade e as [...] condições que dão origem ao [...] pagamento de [...] sanções. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Artigo 41.º

Replanificação no contexto da gestão de perturbações e da gestão de crises

1. Em caso de perturbação da rede a que se refere o artigo 46.º ou de uma situação de crise a que se refere o artigo 47.º, o gestor ou gestores de infraestrutura em causa devem envidar todos os esforços possíveis para replanificar o tráfego afetado pela perturbação. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade de infraestrutura ferroviária [...], **tendo em conta as orientações a que se refere o n.º 2**, com base nos planos de contingência elaborados nos termos do artigo 19.º e em estreita coordenação com as partes interessadas operacionais e, se for caso disso, com outras partes interessadas.
2. A ENIM deve elaborar e adotar orientações para a gestão e repartição da capacidade de infraestrutura, em caso de perturbação da rede, de forma transparente e não discriminatória. Em especial, a ENIM deve prestar orientações sobre a aplicação da [...] **gestão de perturbações** e do princípio «primeiro a chegar, primeiro a ser servido».

[...] **Sempre que se aplique a gestão de perturbações**, a ENIM deve prestar orientações sobre os procedimentos **a** aplicar, incluindo, se for caso disso, a aplicação do **mecanismo** [...] de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º e do **mecanismo** [...] formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º. A ENIM deve incluir essas orientações no quadro europeu para [...] **a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises** a que se refere o artigo [...] 44.º.
3. Aquando da replanificação, os gestores de infraestrutura devem **envidar todos os esforços** para não alterarem ou anularem unilateralmente os direitos de capacidade existentes para efeitos de gestão de perturbações. [...]

- 4. Os gestores de infraestrutura e os candidatos podem definir medidas que prevejam a substituição de certos direitos de capacidade em caso de perturbações da rede. Tais medidas devem constar dos planos de contingência a que se refere o artigo 19.º.**
- 5. No caso de uma perturbação da rede que afete o tráfego em mais do que uma rede, os gestores de infraestrutura em causa devem coordenar a repartição de capacidade alternativa em conformidade com o artigo 53.º e tendo em conta o quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.**
- 6. Se a ENIM não adotar as orientações para a gestão e a repartição da capacidade de infraestrutura em caso de perturbação da rede [no prazo de 24 meses a contar da data de aplicação referida no proémio do artigo 77.º, n.º 2,], ou se essas orientações não permitirem a aplicação uniforme do presente artigo, quer por motivos relacionados com o conteúdo dessas orientações, quer por motivos relacionados com a falta de aplicação por parte dos gestores de infraestrutura, a Comissão pode adotar um ato de execução que estabeleça os critérios e procedimentos de replanificação, incluindo alterações unilaterais da repartição dos direitos de capacidade efetuadas pelos gestores de infraestrutura para efeitos de gestão de perturbações da rede. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.**

4. [...]

5. [...]

CAPÍTULO III

GESTÃO DO TRÁFEGO, DE PERTURBAÇÕES E DE CRISES

Artigo 42.º

Gestão do tráfego, gestão de perturbações e gestão de crises

1. Os gestores de infraestrutura devem assegurar a gestão do tráfego em conformidade com o presente regulamento e com a Diretiva (UE) 2016/797, bem como com as especificações estabelecidas nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva.

Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem proceder:

- a) À gestão do tráfego em condições normais de exploração, incluindo a gestão de incidentes que resultem em desvios limitados em relação ao horário de serviço;
- b) À gestão de perturbações para fazer face a perturbações significativas nas operações de rede que exijam uma ação concertada nos termos do artigo 46.º;
- c) À gestão do tráfego em situações de crise, tal como previsto no artigo 47.º.

2. [...]

3. Na gestão do tráfego, os gestores de infraestrutura devem respeitar os princípios estabelecidos no artigo 2.º.

Devem, em especial, minimizar as perturbações e o seu impacto no tráfego ferroviário e devem:

- a) Assegurar uma reação rápida e coordenada às perturbações, em especial em caso de perturbações da rede e de situações de crise;
- b) Estabilizar e otimizar o tráfego ferroviário enquanto durarem as perturbações da rede e as crises;

- c) Prestar informações pertinentes, exatas e atualizadas às partes interessadas operacionais e a outras partes interessadas, em especial às autoridades responsáveis pela gestão de situações de crise fora do setor ferroviário. Estas informações devem ser prestadas através dos meios adequados, incluindo os referidos no artigo 62.º.

Artigo 43.º

Regras e procedimentos para a gestão do tráfego e a gestão de perturbações

1. Os gestores de infraestrutura devem estabelecer regras e procedimentos para gerir os desvios da circulação dos comboios em relação ao horário de serviço. Essas regras e procedimentos deve ser publicados nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE e abranger a gestão do tráfego nas situações previstas no artigo 42.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), do presente regulamento.
2. As regras e procedimentos a que se refere o n.º 1 devem ter por objetivo a minimização do impacto global dos desvios em relação ao horário **em todos os tipos de** tráfego ferroviário, tendo em conta as necessidades de todos os tipos de transporte. As [...] **regras e procedimentos** podem envolver regras de prioridade para a gestão entre os diferentes tipos de tráfego e os procedimentos, critérios e objetivos específicos a aplicar dentro de uma abordagem de otimização de uma função específica, como a minimização dos minutos de atraso ou do tempo necessário para restabelecer a normalidade das operações, e não regras explícitas de prioridade.
3. Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor de infraestrutura toma todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da normalidade. Para tal, deve aplicar [...] **o plano de contingência desenvolvido** em conformidade com o artigo 19.º. Em caso de perturbação com potencial impacto no tráfego transfronteiriço, os gestores de infraestrutura em causa devem cooperar entre si para restabelecer a normalidade do tráfego transfronteiriço, em conformidade com o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.
4. Ao estabelecer as regras e procedimentos a que se refere o n.º 1, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.

5. Em caso de força maior e de absoluta necessidade motivada por um incidente que torne a infraestrutura temporariamente inutilizável, os direitos de capacidade atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso pelo período de tempo necessário para a reparação do sistema.

Caso o considere necessário, o gestor de infraestrutura pode exigir que as empresas ferroviárias coloquem à sua disposição os recursos que se lhe afigurem mais adequados para restabelecer a situação normal o mais rapidamente possível.

6. [...]

Artigo 44.º

Quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises

1. **Até... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento]** a ENIM desenvolve e adota um «quadro europeu para a coordenação da **gestão** transfronteiriça do tráfego [...], de perturbações e [...] de crises», em conformidade com **os princípios a que se refere o artigo 42.º, [...] que estabelece as orientações para a coordenação entre gestores de infraestrutura, empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais. Os gestores de infraestrutura devem envidar esforços para seguir essas orientações para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises. Devem explicar, nas especificações da rede, os motivos de qualquer desvio em relação a essas orientações.**

- 1-A.** A ENIM deve desenvolver o quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises em cooperação com as partes interessadas operacionais e outras partes interessadas, através do processo de consulta referido no artigo 54.º, tendo em conta o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, criada [...] **nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea d)**, do Regulamento (UE) **2021/2085[...]**.

2.[...] **1-B. A ENIM deve apresentar à ENRRB, até 18 meses após a entrada em vigor do presente regulamento, um projeto de [...] quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises [...]. No prazo de quatro meses a contar da receção do projeto elaborado pela ENIM, a ENRRB apresenta uma recomendação à ENIM sobre o quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises. A ENIM deve ter o mais possível em conta esta recomendação quando adotar o quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises.**

3. [...] **O** quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises deve incluir, **pelo menos,** os elementos enumerados no anexo V e **ser atualizado sempre que necessário, a fim de ter em conta a experiência dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias e de outros candidatos, e com base nas atividades da ENIM. Ao atualizar o quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises, a ENIM apresenta à ENRRB um projeto de recomendação.**

Artigo 45.º

Coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises

Os gestores de infraestrutura devem coordenar a gestão do tráfego em conformidade com o artigo 53.º [...]. **Quando o fizerem, devem ter** o [...] **mais possível em conta** o quadro europeu para a [...] coordenação da gestão **transfronteiriça** do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.

A coordenação deve assegurar especificamente:

- a) O funcionamento dos serviços ferroviários internacionais com um mínimo de perturbações em condições de exploração normais e em condições de perturbação;
- b) A devida consideração dos desafios específicos relacionados com as secções transfronteiriças resultantes, nomeadamente, de uma interoperabilidade limitada em termos de infraestruturas, equipamento técnico e operações, bem como dos requisitos linguísticos

e de formação relacionados com o pessoal e das formalidades administrativas ou nas fronteiras;

- c) Um intercâmbio eficiente de informações atualizadas e pertinentes entre gestores de infraestrutura, candidatos [...] e outras partes interessadas operacionais, bem como quaisquer estruturas relevantes de governação da gestão de crises a nível da UE, se for caso disso, nomeadamente em conformidade com o artigo 62.º.

Artigo 46.º

Perturbações do funcionamento da rede

1. Se um incidente resultar ou for suscetível de resultar em restrições às operações de rede, que exijam uma ação concertada das partes interessadas operacionais para assegurar a melhor gestão possível do tráfego durante as restrições, os gestores de infraestrutura afetados devem avaliar a duração e o impacto prováveis do incidente com base em todas as informações disponíveis e na experiência anterior, **tendo o mais possível em conta o método comum a que se refere o n.º 5-A.**

Se a duração e o impacto estimados satisfizerem os critérios para a declaração de perturbações da rede estabelecidos no anexo VI, os gestores de infraestrutura em causa devem declarar uma perturbação da rede e aplicar as medidas previstas no artigo 43.º.

2. Se a [...] **perturbação de rede** tiver ou for suscetível de ter impacto em mais do que uma rede, o **gestor da** infraestrutura **em que** ocorreu a **perturbação de rede** deve declarar uma perturbação multirredes e coordenar as ações em conformidade com os artigos [...] **45.º e 53.º, tendo o mais possível em conta o quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.**

3. [...]

2-A. Se a perturbação da rede tiver impacto numa linha que faça parte de um corredor europeu de transporte e resultar na interrupção parcial ou total dos serviços durante mais de 15 dias, o gestor de infraestrutura deve apresentar um relatório de incidente

ao coordenador da rede o mais rapidamente possível após a declaração de perturbação efetuada nos termos do n.º 1 ou 2, e fornecer uma atualização de 30 em 30 dias durante toda a duração da perturbação.

O coordenador da rede apresenta esse relatório à ENIM e aos coordenadores europeus competentes e, mediante pedido, aos candidatos em causa.

4. O gestor de infraestrutura deve informar as partes interessadas logo que possível da indisponibilidade da capacidade de infraestrutura [...].

Se a entidade reguladora o considerar necessário, pode solicitar que o gestor de infraestrutura disponibilize essas informações.

5. O coordenador da rede deve recolher informações sobre as perturbações da rede, analisar a resposta, tirar conclusões sobre a eficácia da gestão de tais incidentes [...], consultar as partes interessadas operacionais, [...] **tendo em conta as orientações adotadas pela ENIM**, em conformidade com o artigo 54.º, **n.º 1**, e apresentar um relatório à ENIM [...].

6. [...]

[...] A ENIM deve ter em conta as conclusões do coordenador da rede sobre perturbações na rede ao atualizar o quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.

- 5-A. A ENIM deve definir um método comum para estimar a duração e o impacto prováveis das perturbações da rede no tráfego, definir o conteúdo mínimo do relatório de incidente e fornecer um modelo para o relatório de incidente. A ENIM deve incluir esse método, esse conteúdo mínimo e esse modelo no quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º. Os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta esse método comum, esse conteúdo mínimo e esse modelo.**

Situações de crise

1. **Sem prejuízo do artigo 1.º, n.º 5,** [...] em situações de crise **ou de risco iminente de ocorrências de crise,** relacionadas com a segurança pública, epidemias de saúde, catástrofes naturais [...], **o ambiente,** a defesa **ou** a segurança [...], que tenham ou se preveja que venham a ter um efeito crítico na oferta ou na procura de serviços de transporte ferroviário, os Estados-Membros são autorizados a aplicar medidas de emergência que incluam, em derrogação das regras do presente regulamento:
 - a) A anulação dos direitos de capacidade sem [...] **sanções em conformidade com o artigo 40.º;**
 - b) Princípios, regras e procedimentos alternativos para a gestão da capacidade [...];
 - c) Procedimentos alternativos para a gestão do tráfego;
 - d) A utilização de itinerários alternativos;
 - e) A alteração dos planos de oferta de capacidade.

O Estado-Membro em causa deve assegurar que as medidas de emergência respeitem, na medida do possível, os princípios relativos à gestão da capacidade e do tráfego estabelecidos no presente regulamento e que utilizem os planos de **contingência** existentes elaborados em conformidade com o artigo 19.º. [...] **O Estados-Membro** deverá coordenar essas medidas de emergência com outros Estados-Membros **em conformidade com o artigo 53.º-A.**

O conteúdo e a duração das medidas de emergência devem limitar-se ao estritamente necessário para fazer face à situação de crise em questão.

2. O Estado-Membro em causa deve informar sem demora a Comissão e a ENIM da sua decisão de aplicar as medidas de emergência, **bem como de as revogar,** e apresentar uma justificação e uma descrição dessas medidas, bem como a duração prevista da sua aplicação. [...] **Caso se aplique o [Regulamento que estabelece um quadro de medidas em matéria de emergência e resiliência do mercado interno],** o Estado-**Membro [...]**

em causa notifica igualmente [...] os serviços centrais de ligação [...], **designados por esse Estado-Membro nos termos** do artigo [...] **[5.º]** do [...] **referido** regulamento [...], **das medidas adotadas nos termos do presente artigo.**

3. **Os pontos focais nomeados** em [...] **conformidade com** artigo 60.º [...] prestam informações à Comissão, à ENIM, aos outros gestores de infraestrutura e a outras partes interessadas sobre as medidas de emergência, e contribuem para coordenar essas medidas.
4. Sempre que as medidas de emergência tenham um impacto significativo no tráfego transfronteiriço, os gestores de infraestrutura devem estabelecer coordenação entre si nos termos [...] **do artigo 53.º, tendo simultaneamente em conta as orientações adotadas pela ENIM em conformidade com o artigo 54.º, n.º 1.** A Comissão e os Estados-Membros afetados devem ser chamados a participar na coordenação através de estruturas de coordenação específicas, em conformidade com o artigo 53.º, n.º 2, alínea a).
5. **Sempre que as medidas de emergência tenham um impacto significativo no tráfego transfronteiriço e** [...] mediante pedido da Comissão, as entidades reguladoras e a ENRRB devem apresentar à Comissão o seu parecer sobre as medidas de emergência no prazo fixado por esta última. [...]
6. Os Estados-Membros devem prestar informações atualizadas sempre que necessário ou a pedido da Comissão. Devem prestar todas as informações exigidas pela Comissão sobre as medidas de emergência nos prazos que esta fixar.
7. As autoridades públicas responsáveis pela gestão de situações de crise, incluindo as forças militares, as agências de proteção civil e outros organismos, podem organizar exercícios que simulem situações de crise abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente artigo. Nesses casos, o gestor de infraestrutura deve repartir a capacidade conforme necessário, incluindo a anulação dos direitos de capacidade atribuídos, se necessário. As autoridades públicas em causa são [...] **sujeitas a uma sanção por alterações dos direitos de capacidade. As regras estabelecidas** no [...] artigo 40.º **aplicam-se *mutatis mutandis* a essa sanção.**

Artigo 48.º

Intercâmbio de informações sobre a gestão do tráfego

1. Todas as partes interessadas operacionais diretamente envolvidas na exploração de um serviço de transporte ferroviário têm o direito de aceder às informações relativas a esse serviço de transporte ferroviário previstas no anexo VIII.

As partes em causa só podem utilizar estas informações para efeitos do presente regulamento e para efeitos da Diretiva (UE) 2016/797 e dos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, salvo disposição em contrário em acordos contratuais.

2. As informações devem ser disponibilizadas em conformidade com o disposto no artigo 62.º.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º para alterar o anexo VIII, a fim de assegurar que este reflita eventuais alterações das especificações técnicas de interoperabilidade estabelecidas nos atos de execução pertinentes adotados em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e tendo em conta considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas em causa.

**CAPÍTULO IV
ANÁLISE DO DESEMPENHO**

Artigo 49.º

Princípios gerais para a análise do desempenho

1. Em conformidade com o artigo 7.º-F, alínea d), da Diretiva 2012/34/UE, a ENIM deve acompanhar e proceder a uma avaliação comparativa do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária **prestados pelos gestores de infraestrutura**, tendo em conta os **princípios** [...] gerais estabelecidos no artigo 2.º do presente regulamento. [...] **Para o efeito, a ENIM coopera com os coordenadores europeus e a ENRRB.**
2. Os gestores de **infraestrutura** devem estabelecer as suas próprias metas de desempenho, **definidas em conformidade com o artigo 50.º, n.º 2, alínea c), no programa de**

atividades a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, tendo em conta as **metas** estabelecidas nos contratos a que se refere o artigo 30.º, **n.º 2**, da mesma diretiva. [...] **Essas metas devem incluir os valores-alvo previstos no [artigo 19.º, n.º 1, alíneas a) e b), do novo Regulamento RTE-T].**

Os gestores de infraestrutura devem adotar e aplicar procedimentos para acompanhar e comunicar os progressos realizados na consecução dos objetivos, identificar as causas das deficiências de desempenho junto das partes interessadas operacionais e elaborar e aplicar medidas corretivas para melhorar o desempenho. Estes procedimentos devem ter em conta o quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º do presente regulamento. [...]

3. [...]

3. Sempre que estejam relacionados com as suas próprias metas de desempenho, os gestores de infraestrutura devem também acompanhar o desempenho dos serviços de transporte ferroviário.

Artigo 50.º

Quadro europeu para a análise do desempenho

1. [...] **Até... [24] meses [...]** a contar **da** data de entrada em vigor do presente regulamento[...], **a ENIM desenvolve e adota, após consulta das partes interessadas operacionais,** um «quadro europeu para a análise [...] **do desempenho**» **que estabeleça os princípios e procedimentos comuns.** Este quadro deve ter em conta, em especial, os princípios definidos no artigo 2.º, n.º 3, [...] e no artigo 42.º, n.º 3, e as **prioridades** [...] operacionais estabelecidas no [artigo **19.º** do novo Regulamento RTE-T [...]], **e os atos de execução adotados nos termos do artigo 15, n.º 6, da Diretiva 2012/34/EU.** **Os gestores de infraestrutura devem envidar esforços para seguir esses princípios e procedimentos comuns. Devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios e procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a análise do desempenho.**

1-A. No prazo de 18 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento, a ENIM apresenta à ENRRB um projeto de quadro europeu para a análise do desempenho. No prazo de quatro meses a contar da receção do projeto elaborado pela ENIM, a ENRRB apresenta uma recomendação à ENIM sobre o quadro europeu para a análise do desempenho. A ENIM tem o mais possível em conta a referida recomendação ao adotar o quadro europeu para a análise do desempenho.

2. O quadro europeu deve abranger **pelo menos** os domínios de desempenho estabelecidos no anexo VII. Deve, nomeadamente, incluir:

- a) Uma lista das questões de desempenho prioritárias a abordar nos domínios de desempenho definidos no anexo VII;
- b) Indicadores de desempenho que permitam acompanhar os progressos em termos de desempenho, incluindo a metodologia e os requisitos em matéria de dados para calcular esses indicadores;
- c) Critérios e procedimentos para definir [...] **metas** de desempenho ao nível dos gestores de infraestrutura;
- d) Procedimentos para acompanhar e rever os elementos referidos nas alíneas a) a c), bem como a aplicação de medidas corretivas e a consecução **das metas** [...] de desempenho.

3. Com base no n.º 2, alínea d), a ENIM deve rever regularmente o quadro europeu para a análise do desempenho e [...] a sua aplicação **pelos gestores de infraestruturas** e, [...] **se** for caso disso, [...] **atualizar** o quadro. **Ao atualizar o quadro europeu para a análise do desempenho, a ENIM envia à ENRRB um projeto de recomendação.**

4. [...]

5. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas sobre os elementos referidos no n.º 2, alíneas b) a d), pelo procedimento [...] **de exame** a que se refere o artigo 72.º, [...] n.º **3. Ao elaborar projetos de atos de execução,** a Comissão deve ter em conta o trabalho realizado pela ENIM em conformidade com o n.º 3 [...], **bem como a secção autónoma** do relatório **européu** de análise do desempenho [...] **a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.**

Artigo 51.º

Relatório europeu de análise do desempenho

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 15.º da Diretiva 2012/34/UE e [...] ²³**dos atos de execução adotados com base nesse artigo,** a ENIM deve elaborar e publicar, até [...] **30** meses após a entrada em vigor do presente regulamento], um relatório europeu de análise do desempenho com base no quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º do presente regulamento. **A ENIM deve elaborar** e publicar [...] anualmente **uma atualização do relatório.**
2. [...] A **ENRRB** deve elaborar uma secção autónoma do relatório que apresente a sua avaliação do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário, recomendações sobre problemas de desempenho a resolver com carácter de prioridade e recomendações sobre medidas destinadas a melhorar o desempenho. **A ENIM deve incluir essa secção no relatório a que se refere o n.º 1.**
3. O relatório **européu** de análise do desempenho deve abranger, pelo menos, as linhas incluídas nos corredores europeus de transporte [...] e incluir as informações **a que se refere** [o artigo [...] **54.º, n.º 3, alínea g)**] [...] **do [novo Regulamento RTE-T].** As informações apresentadas devem ser suficientemente pormenorizadas em termos de âmbito geográfico e abranger um período de tempo suficientemente longo para permitir interpretações relevantes.

²³ [...]

4. O relatório **europeu** de análise do desempenho deve incluir uma secção específica sobre o desempenho da coordenação entre gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 53.º, e sobre o mecanismo de consulta a que se refere o artigo 54.º do presente regulamento.

Artigo 52.º

[...]

[...]

CAPÍTULO V

REDE EUROPEIA DE COORDENAÇÃO

Artigo 53.º

Coordenação entre gestores de infraestrutura

1. Sempre que se faça referência ao presente artigo, os gestores de infraestrutura devem estabelecer coordenação entre si e com outras partes interessadas pertinentes **pelo menos** no que respeita às responsabilidades e funções que lhes são confiadas no presente regulamento.

2. [...]

- 2.** Os gestores de infraestrutura devem, em especial:
 - a) Criar estruturas organizativas, procedimentos e ferramentas, conforme adequado, incluindo as ferramentas digitais a que se refere o artigo 62.º;

 - b) Estabelecer coordenação ao nível geográfico mais adequado, **inclusive ao nível dos corredores europeus de transporte**, envolvendo as entidades mais bem colocadas para alcançar resultados eficazes e eficientes, em conformidade com o princípio da subsidiariedade;

 - c) Cooperar com outros gestores de infraestrutura através dos pontos focais designados a que se refere o artigo 60.º;

 - d) Envolver a ENIM ou o coordenador da rede, consoante o caso, em matérias relevantes para a União [...];

 - e) Nomear uma entidade principal, sempre que as atividades de coordenação envolvam múltiplos intervenientes, a qual responde perante a ENIM e é responsável pela organização das atividades de consulta [...];

- f) Remeter para a ENIM os casos em que não seja possível chegar a resultados consensuais;
- g) Analisar o desempenho das atividades de coordenação em conformidade com o capítulo IV.

A coordenação entre os gestores de infraestrutura pode ser implementada a mais do que um nível, em especial no que diz respeito a matérias em que a coordenação seja necessária, tanto a nível da União como num âmbito geográfico mais específico.

Sempre que estejam envolvidos na coordenação entre os gestores de infraestrutura, a ENIM ou o coordenador da rede devem assegurar que os aspetos transfronteiriços são devidamente tidos em conta.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Artigo 53.º-A

Coordenação entre os Estados-Membros

- 1. Caso se remeta para o presente artigo, ou para efeitos de promoção do tráfego transfronteiriço através da resolução de problemas em matéria de capacidade, os Estados-Membros devem coordenar-se entre si. Em especial, devem definir, sempre que necessário, os procedimentos e os prazos para a sua coordenação.**

2. Para efeitos do n.º 1, os Estados-Membros devem, em especial:

- a) **Estabelecer coordenação ao nível geográfico mais adequado e, na medida do possível, no âmbito das instâncias existentes, para alcançar resultados eficazes e eficientes, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, especialmente ao nível dos corredores europeus de transporte;**
- b) **Envolver os coordenadores europeus, consoante adequado, em especial ao realizar progressos nas prioridades operacionais estabelecidas no artigo 19.º do [novo Regulamento RTE-T];**
- c) **Convidar a Comissão Europeia para matérias relativamente às quais seja necessária coordenação a nível da União ou sempre que pertinente.**

Artigo 54.º

Mecanismo de consulta para questões europeias e transfronteiriças

- 0. **Os gestores de infraestrutura devem [...] [...] assegurar uma consulta adequada e regular das partes interessadas sobre questões europeias e transfronteiriças. Para o efeito, devem ter em conta as orientações elaboradas pela ENIM a que se refere o n.º 1.**
- 1. **A ENIM deve elaborar, adotar e aplicar orientações com o objetivo de assegurar a consulta adequada e regular das partes interessadas sobre questões europeias e transfronteiriças** e deve incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, no quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º e no quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º. [...] **Essas orientações** devem ser desenvolvidas e executadas com o apoio do coordenador da rede e com a participação dos pontos focais **designados pelos** gestores de infraestrutura [...] **nos termos do** artigo 60.º.
- 2. Sempre que adotar um parecer ou uma recomendação suscetível de ter [...] um impacto **substancial** [...] nos candidatos, noutras partes interessadas operacionais e noutros intervenientes, a ENIM deve publicar um projeto desse parecer ou dessa recomendação para consulta das partes interessadas. Deve ser concedido às partes interessadas um prazo [...] **de pelo menos duas semanas** para se pronunciarem sobre o projeto **de parecer ou de**

recomendação. As autoridades dos Estados-Membros devem ser envolvidas [...] **sempre que necessário.**

3. **Ao elaborar as orientações a que se refere o [...] n.º [...] 1 e** ao adotar o parecer ou a recomendação final **a que se refere o n.º 2,** a ENIM deve ter em conta as observações das partes interessadas. Sempre que não tenha em conta elementos significativos das observações apresentadas, a ENIM deve [...] **apresentar as os motivos para tal.**

Artigo 55.º

Organização da Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura

1. Para efeitos do presente regulamento, a Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura **(ENIM)** a que se refere o artigo 7.º-F da Diretiva 2012/34/UE é organizada em conformidade com o presente [...] **artigo.**
 2. Todos os gestores de infraestrutura [...] responsáveis por linhas que façam parte da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T [...] são membros da ENIM. Devem designar um representante e um representante suplente.
 3. Os gestores de **infraestrutura** [...] que não [...] **sejam responsáveis pelas [...] linhas referidas no n.º 2 e não sejam, portanto, membros da ENIM,** podem [...] participar nas deliberações da ENIM [...] **sem terem direito de voto. Podem apresentar declarações para consideração pela ENIM.**
- 3-A. Os gestores de infraestrutura responsáveis por linhas que façam parte da rede principal ou da rede principal alargada da RTE-T dos Estados membros da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) e das Partes do Sudeste Europeu no Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes assinado pela União em conformidade com a Decisão (UE) 2017/1937 do Conselho têm o direito de se tornarem membros da ENIM, desde que esses Estados ou Partes apliquem o presente regulamento nos termos de um acordo internacional celebrado com a União e em conformidade com as condições previstas nesse acordo.**

A ENIM deve celebrar protocolos de cooperação que definam os pormenores da participação dos gestores de infraestrutura em causa.

3-B. Sem prejuízo do disposto no n.º 3-A, a ENIM pode, numa base *ad hoc*, convidar gestores de infraestrutura de países terceiros a participarem nas suas reuniões, na qualidade de observadores, sem terem direito de voto.

3-C. Os membros da ENIM devem dotar a ENIM dos recursos necessários ao desempenho das suas funções.

4. [...] **Após consulta** da Comissão, a ENIM adota e publica o seu regulamento interno, de acordo com o qual deve organizar as suas atividades.
5. A ENIM delibera por maioria [...] de **dois terços dos seus membros**, salvo disposição em contrário do regulamento interno. Todos os membros de um Estado-Membro dispõem, em conjunto, de um voto. Em caso de ausência de um **representante** membro, o seu suplente pode exercer o direito de voto.
6. A ENIM reúne-se a intervalos regulares. Elege um presidente de entre os seus membros [...], **em conformidade com o procedimento de votação referido no n.º 5.**
7. A Comissão é membro da ENIM sem direito de voto. Apoia o trabalho da ENIM e facilita a coordenação **entre os membros desta rede.**
8. A ENIM define o seu programa de trabalho, que deve abranger um [...] **período de dois anos, no mínimo, e cinco anos, no máximo.** A ENIM deve consultar os candidatos e outras partes interessadas operacionais [...], **na sequência** das [...] **orientações** referidas no artigo 54.º, sobre o projeto de programa de trabalho [...], **bem como a** Comissão, a Agência Ferroviária da União Europeia [...], a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e, consoante adequado, outras partes interessadas.

Artigo 56.º

Responsabilidades da ENIM

1. Para além das funções previstas no artigo 7.º-F da Diretiva 2012/34/UE, a ENIM é responsável por todas as tarefas que lhe são atribuídas pelo presente regulamento. **Essas tarefas não podem ser delegadas.** Cabe-lhe especificamente:

- a) Adotar o quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º;
- b) Adotar o quadro europeu para a coordenação da gestão **transfronteiriça** do tráfego, **de perturbações e de crises** a que se refere o artigo 44.º;
- c) Adotar o quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º;

c-A) Adotar uma estrutura comum para as especificações da rede e um calendário comum para consulta, conforme se refere no artigo 61.º;

- d) Adotar pareceres e recomendações aos gestores de infraestrutura, em conformidade com as disposições do presente regulamento e por sua própria iniciativa;
- e)[...][...]
- f) [...] **Organizar, com o contributo do coordenador da rede,** a coordenação entre os gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 53.º.

2. [...]

A ENIM não dispõe de poderes regulamentares ou em matéria de elaboração de políticas.

1-A. A ENIM cria grupos de trabalho para assegurar a coordenação entre gestores de infraestrutura e outras partes interessadas operacionais, incluindo empresas ferroviárias, operadores das instalações de serviço e operadores de transporte intermodal, bem como a consulta dessas partes interessadas operacionais. Os membros dos grupos de trabalho podem dar parecer sobre qualquer proposta da ENIM que tenha consequências para as partes interessadas operacionais. Podem igualmente dar parecer por iniciativa própria, dirigido à ENIM.

Artigo 57.º

Transparência

1. A ENIM deve assegurar que os seus membros, [...] **o seu funcionamento** e todas as informações pertinentes sobre o seu trabalho sejam disponibilizados ao público no seu sítio Web. Deve incluir os dados de contacto dos grupos de coordenação específicos, criados pelos gestores de infraestrutura, e referências aos instrumentos e procedimentos de coordenação, em conformidade com o artigo 53.º.
2. A ENIM deve convidar [...] os coordenadores europeus e, se for caso disso, representantes dos Estados-Membros, a participar nas suas reuniões com vista a debater questões relacionadas com o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e a assegurar a cooperação com os coordenadores europeus, conforme enunciado no [novo Regulamento RTE-T].

Artigo 58.º

Coordenador da rede

1. [...] **A ENIM** deve nomear, até [12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], uma entidade imparcial e competente para desempenhar as funções referidas no artigo 59.º. Essa entidade [...] **deve ser** designada como [...] **o** coordenador da rede.

Os membros da ENIM devem dotar o coordenador da rede dos recursos necessários ao desempenho das suas funções. Antes da nomeação do coordenador da rede, os [...]

membros da ENIM devem [...] **consultar** a Comissão relativamente à entidade designada e aos seguintes aspetos:

- a) As condições para a nomeação do coordenador da rede;
- b) As condições de revogação da nomeação **e de nomeação de um novo coordenador;**
- c) O procedimento para acompanhar regularmente o seu trabalho e avaliar se desempenhou as suas funções de forma eficaz;

d) Outras obrigações e funções operacionais do coordenador da rede.

Os aspetos abrangidos pelas alíneas a) a c) do presente número devem ser regidos pelo regulamento interno da ENIM adotado nos termos do artigo 55.º. As obrigações e funções operacionais do coordenador da rede referidas na alínea d) do presente número devem ser especificadas no ato pelo qual a ENIM nomeia o coordenador da rede.

2. O coordenador da rede deve desempenhar as suas funções de forma imparcial, **transparente** e eficaz em termos de custos [...]. Para o efeito, deve apresentar à ENIM o seu programa de trabalho anual relativo às funções definidas no presente regulamento, bem como um relatório anual sobre a execução do programa de trabalho. **A ENIM deve aprovar o programa de trabalho anual e o relatório anual antes da respetiva adoção.**

Artigo 59.º

Funções e responsabilidades do coordenador da rede

O coordenador da rede desempenha, em apoio da ENIM, as seguintes funções:

- a) Assegurar o secretariado e preparar as reuniões, os documentos, as decisões e os pareceres da ENIM [...], **nomeadamente contribuindo** para a elaboração do quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, do quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º e do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º;
- c) Contribuir para a coordenação operacional entre os gestores de infraestrutura em conformidade com o artigo 53.º;
- d) Identificar as regras, os procedimentos e os instrumentos abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e adotados a nível nacional ou a nível do gestor de infraestrutura que criem obstáculos aos serviços ferroviários multirredes, tal como previsto no presente regulamento, **e propor à ENIM métodos para facilitar os serviços ferroviários transfronteiriços;**

d-A) Contribuir para a coordenação entre os gestores de infraestrutura relativamente ao planeamento estratégico da capacidade de acordo com o artigo 14.º, elaborando conceções específicas de horários de serviço que possibilitem canais horários de longo curso multirredes competitivos;

- e) Atuar como ponto de contacto em nome dos gestores de infraestrutura para [...] **a prestação de informações**, em especial [...] relacionadas com incidentes ferroviários e restrições temporárias de capacidade;
- f) Atuar como primeiro ponto de contacto [...], disponibilizando contactos aos intervenientes relevantes junto dos gestores de infraestrutura e de outras partes interessadas operacionais [...].
- g) [...]

Artigo 60.º

Pontos focais para a coordenação dos gestores de infraestrutura

1. A fim de assegurar a coordenação entre os gestores de infraestrutura nos termos do artigo 53.º, os gestores de infraestrutura devem designar pontos focais. O ponto focal atua como interface central entre a organização do gestor de infraestrutura e as outras entidades envolvidas nas atividades de coordenação.

1-A. Para cada corredor europeu de transporte, os gestores de infraestrutura responsáveis por gerir infraestrutura que faça parte do mesmo podem designar um ponto focal único para atuar como interface central entre eles e as outras entidades envolvidas nas atividades de coordenação, em conformidade com o artigo 53.º, n.º 2, alínea a).

1-B. O ponto focal único designado, a que se refere o n.º 1, deve atuar como ponto de contacto para os candidatos e outras partes interessadas operacionais para o lançamento ou a alteração de serviços de transporte ferroviário transfronteiriço ou a organização do apoio a atividades *ad hoc*, em especial com vista a fazer face às situações de crise a que se refere o artigo 47.º.

1-C. O ponto focal único designado, a que se refere o n.º 1-A, deve controlar a repartição de pedidos multirredes nas linhas ferroviárias que fazem parte dos corredores europeus de transporte, até ao final do horário de serviço anual.

2. Os gestores de infraestrutura devem informar sem demora a ENIM de quaisquer alterações dos pontos focais para fins de inclusão nas publicações a que se refere o artigo 57.º, n.º 1 [...].

Artigo 61.º

Estrutura, conteúdo e calendário comuns das especificações da rede

1. A ENIM deve elaborar e adotar uma estrutura comum para as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, que tenha em conta as informações enumeradas no anexo IV dessa diretiva e no anexo IV do presente regulamento, bem como um calendário comum para a consulta das partes interessadas sobre o projeto de especificações da rede. Ao elaborar as especificações da rede, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta esta estrutura e este calendário.
2. Ao elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, o gestor de infraestrutura deve ter [...] **em máxima** conta o quadro europeu para a gestão da capacidade **referido no artigo 6.º do presente regulamento**, o quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises **referido no artigo 44.º do presente regulamento** e o quadro europeu para a análise do desempenho [...] referido [...] no [...] **artigo 50.º do presente regulamento**.
3. [...] **Os gestores de infraestrutura** devem [...] **explicar**, nas especificações da rede, **o motivo para o desvio em relação à estrutura e ao calendário referidos no n.º 1 e aos quadros europeus referidos no n.º 2**, e informar **desses motivos** a entidade reguladora competente e a ENIM.

Artigo 62.º

Digitalização da gestão da capacidade e do tráfego

1. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que os processos de gestão da capacidade e de gestão do tráfego no âmbito do presente regulamento sejam executados através de ferramentas e serviços digitais.

As ferramentas de gestão da capacidade devem cumprir os requisitos relativos ao processo de planeamento e repartição de capacidade estabelecidos no capítulo II do presente regulamento, bem como os requisitos definidos na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos delegados e de execução adotados com base nessa diretiva. Os gestores de infraestrutura podem continuar a utilizar as ferramentas de gestão da capacidade existentes antes da data de aplicação referida no artigo 77.º, n.º 2, alínea d), desde que essas ferramentas permitam que os gestores de infraestrutura cumpram os requisitos acima referidos.

2. As ferramentas digitais implantadas e os serviços digitais prestados devem:

- a) [...] Assegurar o desempenho **eficaz** e a qualidade [...], incluindo a plena interoperabilidade, dos serviços [...] **prestados** pelos gestores de infraestrutura aos candidatos;
- b) [...] **Assegurar** a transparência da gestão da capacidade ferroviária e da gestão do tráfego ao longo de todas as suas fases, **nomeadamente através de soluções em tempo real, que devem ser implementadas progressivamente**;
- c) Reduzir os encargos administrativos para os candidatos, solicitando cada elemento de informação apenas uma vez e fornecendo informações ou dados num único local, incluindo no que diz respeito aos serviços transfronteiriços [...];
- d) Assegurar o alinhamento dos dados pelo registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.**

3. [...]

4. Os gestores de infraestrutura devem contribuir **para** o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu nas matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento. Para o efeito, a ENIM e os gestores de infraestrutura devem [...] **assegurar** uma representação adequada no grupo diretor do pilar «Sistema» e no grupo de implantação a que se referem, respetivamente, os artigos 96.º e 97.º do Regulamento (UE) 2021/2085.
5. Os gestores de infraestrutura, os [...] candidatos e, se for caso disso, os operadores de instalações de serviço [...] devem trocar informações digitais relacionadas com a gestão da capacidade e a gestão do tráfego através de ferramentas e serviços digitais baseados numa arquitetura harmonizada e com interfaces normalizadas ou sistemas comuns, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e com as especificações [...] adotadas [...] **com base nessa** diretiva.

No caso dos serviços ferroviários multirredes **ou dos serviços ferroviários transfronteiriços**, os gestores de infraestrutura devem prestar serviços digitais e informações digitais através de uma interface única ou de sistemas comuns desenvolvidos e implantados sob a coordenação da ENIM [...], **em especial para gerir a repartição da capacidade**.

5-A. Até [seis meses após a data de aplicação referida no artigo 77.º, n.º 2, alínea d)], a ENIM deve fornecer orientações sobre os requisitos funcionais e técnicos para a troca de informações nos termos do n.º 5, entre os gestores de infraestrutura, os candidatos e, se for caso disso, os operadores de instalações de serviço, tendo em conta os trabalhos da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu.

CAPÍTULO VI SUPERVISÃO REGULAMENTAR DA GESTÃO DA CAPACIDADE E DO TRÁFEGO

SECÇÃO 1

Entidades reguladoras

Artigo 63.º

Responsabilidades das entidades reguladoras

1. **Os Estados-Membros devem assegurar que as** [...] funções e as competências previstas no artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE [...] **sejam** [...] igualmente exercidas no que diz respeito às matérias abrangidas pelo presente regulamento. Em especial, a entidade reguladora deve acompanhar as atividades dos gestores de infraestrutura previstas nos capítulos II a V **do presente regulamento** e verificar o cumprimento do presente regulamento por sua própria iniciativa e com vista a prevenir a discriminação dos candidatos.
2. [...] **Um** candidato, uma autoridade nacional, regional ou local responsável pelos **serviços** de transporte **ferroviário** tem o direito de recorrer para a entidade reguladora, [...] **nos termos do procedimento previsto no** artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE, caso considere ter sido tratado de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesado pelo gestor de infraestrutura no exercício, por este último, das atividades previstas nos capítulos II, III, IV e V do presente regulamento [...].

SECÇÃO 2

Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário

Artigo 64.º

Cooperação das entidades reguladoras no âmbito da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário (ENRRB)

1. Para efeitos do cumprimento das responsabilidades que lhes incumbem por força do presente regulamento, as entidades reguladoras devem cooperar no âmbito da ENRRB [...] **estabelecida nos termos do** artigo 57.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, nomeadamente através de consultas e investigações conjuntas, da adoção de pareceres ou recomendações ou de outras atividades relevantes. As entidades reguladoras devem prestar todas as informações necessárias à ENRRB **nos termos do n.º 6.º**.

Ao atuar no âmbito do presente regulamento, a ENRRB tem as funções e responsabilidades e organiza o seu trabalho, tal como definido na secção 2 do presente capítulo.

2. No caso de uma queixa ou de um inquérito por iniciativa própria sobre uma matéria abrangida pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e que afete o acesso ou a utilização das redes ferroviárias em mais do que um Estado-Membro, a entidade reguladora em causa deve informar a ENRRB e a Comissão da queixa ou do inquérito.
3. Uma entidade reguladora pode transmitir qualquer questão, queixa ou inquérito pertinente à ENRRB para troca de pontos de vista ou para a adoção de um parecer ou recomendação.
4. Ao tomar decisões sobre matérias [...] **com impacto nos serviços ferroviários transfronteiriços**, as entidades reguladoras em causa devem colaborar na preparação das respetivas decisões sob a coordenação da ENRRB, a fim de resolver o problema. Para o efeito, as entidades reguladoras em causa devem desempenhar as suas funções nos termos do n.º 1 do presente artigo e do artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE. Devem ter em conta todos os pareceres e recomendações pertinentes adotados pela ENRRB e transmitir-lhe essas decisões.

4-A. Se a colaboração a que se refere o n.º 4 redundar em decisões divergentes das entidades reguladoras em causa, estas devem fornecer à ENRRB uma explicação descrevendo essas diferenças.

5. Sempre que uma entidade reguladora adote uma decisão divergente de um parecer ou recomendação pertinente da ENRRB ou se recuse a adotar uma decisão, deve apresentar à ENRRB uma explicação das divergências e os motivos para não seguir os pareceres ou recomendações da ENRRB.
6. As entidades reguladoras consultadas pela ENRRB devem responder dentro dos prazos por esta definidos e, mediante pedido da ENRRB, devem prestar todas as informações que tenham o direito de solicitar ao abrigo da respetiva legislação nacional. Estas informações só podem ser utilizadas para efeitos das atividades realizadas pelas entidades reguladoras em conformidade com o presente regulamento.
7. Os gestores de infraestrutura devem prestar sem demora todas as informações necessárias para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos referidos no presente artigo solicitadas pelo organismo regulador do Estado-Membro em que o gestor de infraestrutura se encontra estabelecido. As entidades reguladoras têm o direito de solicitar informações à ENIM sobre os inquéritos da sua competência, bem como o direito de transmitir essas informações à ENRRB.
8. As entidades reguladoras do setor ferroviário devem disponibilizar os recursos necessários para o funcionamento da ENRRB.

Artigo 64.º-A

**Organização e estrutura da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário
(ENRRB)**

Para efeitos do presente regulamento, a ENRRB está organizada do seguinte modo:

- a) Um conselho de entidades reguladoras («conselho»);**
- b) Um secretariado.**

As entidades reguladoras devem assegurar o funcionamento do secretariado.

SECÇÃO 2 [...]

[...]

Artigo 65.º

Funções e responsabilidades da ENRRB

1. Para além das suas funções ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE, a ENRRB tem igualmente as funções e responsabilidades previstas no presente regulamento. **A ENRRB deve tornar públicos os pareceres e recomendações que tenha adotado. A ENRRB não dispõe de poderes regulamentares ou em matéria de elaboração de políticas.**
2. A ENRRB deve coordenar, **sempre que pertinente,** todas as atividades de cooperação das entidades reguladoras do setor ferroviário, tal como referido no artigo 64.º, e promover a harmonização das decisões das entidades reguladoras em relação aos serviços ferroviários [...] **transfronteiricos.**
3. [...] **4. Os candidatos podem informar** a ENRRB [...]

4. [...] [...] **de questões abrangidas** pelo âmbito de aplicação do presente regulamento [...] **que possam afetar** o acesso ou a utilização da infraestrutura ferroviária em mais do que um Estado-Membro. Sempre que receba [...] **tais informações**, a ENRRB deve transmiti-las sem demora à entidade ou entidades reguladoras competentes.

A ENRRB pode decidir adotar um parecer ou uma recomendação sobre essas questões. Nesses casos, a ENRRB deve informar imediatamente [...] as entidades reguladoras do setor ferroviário em causa **dessa sua** intenção [...].

5.[...] A ENRRB deve apresentar o seu parecer ou a sua recomendação às entidades reguladoras [...] em causa no prazo de [...] **quatro semanas** a contar da receção de todas as informações pertinentes relativas [...] **à questão em causa**. A ENRRB pode prorrogar o prazo no caso de questões particularmente complexas.

6. A ENRRB deve definir os princípios e as práticas comuns de [...] **adoção, pelas entidades reguladoras, das** decisões para as quais [...] **essas** entidades reguladoras sejam competentes nos termos do presente regulamento.

7. A ENRRB deve formular recomendações sobre o quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, o quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º e o quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º antes da adoção dos mesmos pela ENIM.

8. A ENRRB deve preparar uma secção autónoma do relatório europeu de análise do desempenho a que se refere o artigo 51.º, fornecendo a sua avaliação do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário e as suas recomendações sobre o mesmo. Deve prestar aconselhamento à Comissão e aos coordenadores europeus sobre questões relacionadas com o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário.

9. A ENRRB deve apresentar à Comissão os seus pareceres ou as suas recomendações sobre eventuais deficiências do processo de coordenação a que se refere o artigo 14.º e, a pedido da Comissão, sobre as medidas de emergência adotadas pelos Estados-Membros que tenham um impacto significativo no tráfego transfronteiriço, tal como referido no artigo 47.º, n.º 5.

10. A ENRRB deve apresentar à ENIM o seu parecer ou a sua recomendação sobre as orientações elaboradas pela ENIM relativas à definição de condições que dão origem a sanções, tal como referido no artigo 40.º, n.º 3.

Artigo 66.º [...]

[...]

Artigo 67.º

Composição e organização do conselho [...]

1. As [...] entidades reguladoras [...] de cada Estado-Membro que tenha uma rede ferroviária em funcionamento [...]
- 2.[...][...] [...] **são** membros **do conselho. Devem designar um representante e um representante suplente no conselho.**

Os representantes são o presidente ou um vice-presidente da entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE. [...] O membro suplente deve ser nomeado [...] de entre o órgão de governação ou de gestão da entidade reguladora ou, se tal não for possível, de entre o seu pessoal.

3. Os membros do conselho [...] devem agir de forma independente e objetiva, no interesse da União, independentemente de quaisquer interesses nacionais ou pessoais específicos. Não podem solicitar nem aceitar instruções de nenhum governo, instituição, pessoa ou organismo.

4. O secretariado da ENRRB deve publicar uma lista atualizada dos **representantes dos** membros do conselho e dos respetivos suplentes, juntamente com as suas declarações de interesse.
5. **Após consulta da Comissão, o conselho adota e publica o seu regulamento interno, que pode estabelecer disposições de voto mais pormenorizadas, nomeadamente o procedimento de votação de matérias urgentes.**
6. **Salvo disposição em contrário do respetivo regulamento interno, o conselho decide por maioria de dois terços dos seus membros. Cada membro dispõe de um voto. Em caso de ausência de um representante membro, o seu suplente pode exercer o direito de voto.**
7. **A Comissão é membro do conselho sem direito de voto. Deve coordenar e apoiar o trabalho do conselho e, se for caso disso, formular recomendações a ele dirigidas.**
8. **O secretariado deve prestar os serviços necessários à organização das reuniões e ao trabalho do conselho.**
9. **Em conformidade com o regulamento interno do conselho, o conselho pode decidir criar grupos de trabalho para organizar o trabalho da ENRRB sobre temas específicos relacionados com a aplicação do presente regulamento, em especial sobre questões relacionadas com o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária.**
Os grupos de trabalho devem estar abertos à participação de peritos das entidades reguladoras do setor ferroviário e da Comissão. Podem ser convidados a participar nesses grupos peritos das partes interessadas operacionais e de outros organismos públicos ou privados, numa base *ad hoc*.

Artigo 68.º

Funções e atribuições do conselho

1. O conselho exerce todas as atribuições da ENRRB definidas no presente regulamento.
2. O conselho deve, nomeadamente:

- a) Adotar, **em conformidade com as normas processuais estabelecidas ou referidas no artigo 67.º**, pareceres ou recomendações **da ENRRB** sobre queixas ou inquéritos que lhe sejam [...] **transmitidos** [...] por uma ou mais entidades reguladoras, **em conformidade com** [...] o artigo [...] **64.º, n.º 3;**
- b) Elaborar e adotar um relatório anual sobre as atividades da ENRRB;
- c) Criar grupos de trabalho e nomear os seus presidentes.

Artigo 69.º [...]

[...]

Artigo 70.º [...]

[...]

[...]

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 71.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados referido no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 9, no artigo 38.º, n.º 3, no artigo 39.º, n.º 9, [...] e no artigo **48.º, n.º 3**, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [1 de janeiro de [...] **2029**]. 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 nos artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 9, no artigo 38.º, n.º 3, no artigo 39.º, n.º 9, e no artigo 48.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão**

de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma 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. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 10.º, n.º 8, do artigo 11.º, n.º 2, artigo 21.º, n.º 9, do artigo 38.º, n.º 3, do artigo 39.º, n.º 9, e do artigo 48.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da sua notificação 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 72.º

Procedimento de comité

1. A Comissão será assistida pelo comité a que se refere o artigo 62.º da Diretiva 2012/34/UE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- 2[...]**3.** Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo [...] **5.º** do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
- 3.[...]Na falta de [...] **parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução,** aplicando-se o artigo 5.º, **n.º 4, terceiro parágrafo,** do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 73.º

Relatório e revisão

[...] Até [**dez anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento**], a Comissão avalia o impacto do presente regulamento no setor ferroviário e apresenta um relatório sobre a sua aplicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

O relatório deve avaliar, nomeadamente:

- a) O impacto do presente regulamento no desempenho dos serviços da infraestrutura ferroviária;
 - b) O impacto do presente regulamento no desenvolvimento dos serviços **de transporte ferroviário**, designadamente os serviços internacionais, os serviços de longo curso e os serviços de transporte de mercadorias;
- b-A) Os impactos financeiros e administrativos do presente regulamento nos gestores de infraestrutura e noutras partes interessadas operacionais, entidades reguladores e autoridades dos Estados-Membros;**

- c) O trabalho da [...] **ENIM**, do coordenador da rede [...] e [...] da [...] ENRRB em geral e em relação ao desenvolvimento, adoção e aplicação de critérios, metodologias e procedimentos comuns [...];
- d) A [...] eficácia dos mecanismos de coordenação [...] no âmbito do [...] quadro europeu [...] para a gestão da capacidade a que se refere [...] o artigo 6.º, **do quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações** e de crises a que se refere o artigo 44.º [...] e do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º;

[...]

- e) O funcionamento dos critérios socioeconómicos, operacionais e ambientais e a necessidade de apresentar, se for caso disso, uma proposta de eventuais alterações aos artigos 25.º e 37.º.**

Artigo 74.º

Alterações da Diretiva 2012/34/UE

1. A Diretiva 2012/34/UE é alterada do seguinte modo:
- a) No artigo 1.º, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Os princípios e procedimentos aplicáveis à fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária, constantes do capítulo IV.»
- b) No artigo 2.º, é suprimido o n.º 6;
- c) **No artigo 3.º**, são suprimidos os pontos 20, 22, 23, 27 e 28;
- d) É suprimido o artigo 7.º-B;
- d-A) O artigo 27.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:**

«2. As especificações da rede devem conter informações que precisem as condições de acesso à infraestrutura ferroviária e às instalações de serviço em causa. As especificações da rede devem também estabelecer as condições de acesso às instalações de serviço ligadas à rede do gestor de infraestrutura e as condições de prestação de serviços nessas instalações, ou indicar um sítio web em que essas informações sejam disponibilizadas gratuitamente, em formato eletrónico. O conteúdo das especificações da rede consta do Anexo IV.»

- e) É suprimido o artigo 36.º;
- f) São suprimidos os artigos 38.º a 54.º;
- g) No anexo IV, são suprimidos os pontos 1 e 3;
- h) É suprimido o anexo VII.

2. As remissões para as disposições suprimidas da Diretiva 2012/34/UE devem entender-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo X, secção 1.

Artigo 75.º

Disposições transitórias

1. Os acordos-quadro celebrados em conformidade com o artigo 42.º da Diretiva 2012/34/UE continuam a ser aplicáveis até ao termo da sua vigência.
2. O artigo 3.º, pontos 20, 22, 23, 27 e 28, os artigos 7.º-B, 36.º e 38.º a 54.º, o anexo IV, ponto 3, e o anexo VII da Diretiva 2012/34/UE não se aplicam às atividades e tarefas executadas em relação aos horários de serviço que entrem em vigor em [...] 13 de dezembro de [...] 2031] ou após essa data.
3. **Até [...] 2 anos após a data referida no artigo 77.º, n.º 2, primeiro parágrafo], a Comissão apresenta ao Conselho e ao Parlamento Europeu um relatório sobre o acompanhamento das disposições transitórias a que se refere o artigo 75.º.**

Artigo 76.º

Revogação

1. O Regulamento (UE) n.º 913/2010 é revogado, com efeitos a partir de [...] **8** de dezembro de 2029].
2. As remissões para o regulamento revogado devem entender-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo X, secção 2.

Artigo 77.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de [1 de janeiro [...] de **2029**. Todavia:
 - a) Os artigos 1.º, 2.º e 3.º, o capítulo II, com exceção do artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, e do artigo 27.º, n.º 4, e o capítulo III, com exceção do artigo 48.º, do presente regulamento aplicam-se apenas às atividades e tarefas executadas em relação aos horários de serviço que entrem em vigor **em** [...] **13** de dezembro de [...] **2031**] ou após essa data;
 - b) O artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, é aplicável a partir de [1 de janeiro [...] de **2030**];
 - c) [...]
 - d) O artigo 27.º, n.º 4, o artigo 28.º, n.º 0, e os artigos 48.º e 62.º são aplicáveis a partir de [...] **31** de dezembro [...] de **2029**];
 - e) O artigo 74.º, é aplicável a partir de [...] **13** de dezembro [...] de **2031**].

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

Feito em [...] ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente / A Presidente

Pelo Conselho

O Presidente / A Presidente

ANEXO I

RESULTADOS E CALENDÁRIO DA GESTÃO DA CAPACIDADE

A QUE SE REFEREM OS ARTIGOS 11.º, 16.º, 18.º E 38.º

1. **RESULTADOS A PREPARAR PELOS GESTORES DE INFRAESTRUTURA NO ÂMBITO DO PLANEAMENTO ESTRATÉGICO DA CAPACIDADE REFERIDO NOS ARTIGOS 11.º, 16.º, 17.º E 18.º**

Resultado	Conteúdo
Estratégia de capacidade (Artigo 16.º)	<ul style="list-style-type: none">– <u>âmbito geográfico da estratégia de capacidade: linhas abrangidas pelo planeamento estratégico da capacidade nos termos do artigo 12.º, n.º 6,</u>– desenvolvimento planeado da infraestrutura física, incluindo novas construções, modernizações, renovações e encerramentos/desativações, <u>descrevendo em pormenor as características dessa infraestrutura,</u>– evolução prevista da procura de serviços de transporte ferroviário,– [...] orientações <u>estratégicas</u> sobre a utilização da capacidade pelos Estados-Membros, [...] <u>se os Estados-Membros tiverem fornecido tais orientações,</u>– capacidade atribuída no âmbito de acordos-quadro e capacidade <u>que pode ser</u> necessária para prestar serviços de transporte nos termos de contratos de serviço público,– [...] <u>informações sobre a disponibilidade e a utilização da infraestrutura ferroviária, incluindo infraestruturas declaradas como sendo de utilização intensiva ou congestionadas,</u>– [...] <u>obras de infraestrutura que resultem em</u> restrições de capacidade [...] <u>com grande impacto.</u>
Modelo de capacidade (Artigo 17.º)	<ul style="list-style-type: none">– todas as informações constantes da estratégia de capacidade, se for caso disso, atualizadas e mais pormenorizadas,– [...] <u>volume total</u> da capacidade disponível para os candidatos, <u>incluindo a capacidade multirredes,</u> por <u>secção da rede, incluindo os volumes de capacidade disponível por</u> segmentos de serviços de transporte ferroviário <u>para diferentes segmentos de serviços de transporte ferroviário</u> e/ou por processo de repartição

	<ul style="list-style-type: none"> - volume de capacidade [...] <u>reservado para restrições de capacidade resultantes de</u> trabalhos na infraestrutura por impacto no [...] <u>volume de tráfego estimado</u> [...], conforme estabelecidos no [...] <u>anexo I, secção 3,</u> - pormenor geográfico: repartição em secções de planeamento adequadas que reflitam as características da infraestrutura e da procura, - âmbito temporal: um período de vigência de um horário de serviço, - pormenor temporal: pelo menos a síntese anual (restrições de capacidade) e um ou mais dias representativos (capacidade disponível para pedidos)
<p>plano de oferta de capacidade</p> <p>(Artigo 18.º)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - todas as informações constantes do modelo de capacidade, se for caso disso, atualizadas e mais pormenorizadas, - [...] <u>capacidade disponível para repartição pelos candidatos para o período de vigência do horário de serviço a que se refere o plano de oferta de capacidade:</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>i) se aplicável nos termos 18.º, n.º 4, e em conformidade com o artigo 18.º, n.ºs 4 e 5,</u> capacidade <u>previamente</u> planeada disponível para pedidos, <u>incluindo a capacidade multirredes,</u> definida sob a forma de objetos de capacidade, <u>em conformidade com o artigo 18.º, n.º 5;</u> <u>ii) capacidade que não tenha sido previamente planeada pelo gestor de infraestrutura,</u> <u>iii) capacidade disponível nas instalações de serviço referidas no artigo 29.º, n.º 1).</u> - capacidade <u>não disponível para repartição pelos candidatos:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i) restrições de capacidade,</u> definidas sob a forma de objetos de capacidade, <u>incluindo as restrições de capacidade referidas na secção 3, n.º 1, do presente anexo</u> <u>ii) capacidade já atribuída através de acordos-quadro em conformidade com o artigo 31.º ou através do processo de planeamento contínuo plurianual, em conformidade com o artigo 33.º</u>

	<p><u>iii) capacidade reservada para fins diferentes dos referidos nas subalíneas i) e ii), que devem ser claramente indicados pelo gestor de infraestrutura</u></p> <p><u>iv) outra capacidade já repartida aquando da atualização do plano de oferta de capacidade durante o horário de serviço a que se refere o plano de oferta de capacidade</u></p> <p>– capacidade alternativa disponível durante as restrições de capacidade,</p> <p>– capacidade alternativa disponível em caso de perturbações na rede,</p> <p>– <u>restrições aplicáveis à utilização da infraestrutura especializada referida no artigo 24.º.</u></p>
--	--

2. CALENDÁRIO DA GESTÃO ESTRATÉGICA DA CAPACIDADE A QUE SE REFEREM OS ARTIGOS 11.º, 16.º, 17.º E 18.º

1. Aquando da preparação dos resultados do planeamento estratégico da capacidade para um determinado período de vigência de um horário de serviço, os gestores de infraestrutura devem respeitar o calendário fixado no presente ponto.

Os gestores de infraestrutura podem definir prazos mais curtos. Esses prazos **mais curtos** devem ser [...] **coordenados pela ENIM** e incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

A consulta das partes interessadas **sobre questões europeias e transfronteiriças** deve ser efetuada em conformidade com o artigo 54.º e envolver [...] **todas** as partes interessadas operacionais [...]. Os gestores de infraestrutura devem coordenar os resultados continuamente [...] **no quadro do processo de coordenação previsto no** artigo 53.º.

Resultado	Marco	Prazo (o mais tardar)
Estratégia de capacidade (artigo 16.º)	[...] <u>Início</u> da <u>fase</u> da estratégia de capacidade	X-60
	Primeira consulta das partes interessadas <u>operacionais</u>	X-58
	<u>Publicação do projeto de estratégia</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Segunda</u> consulta das partes interessadas <u>operacionais sobre o projeto de estratégia</u>	X[...]38

	Publicação da estratégia de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-36
Modelo de capacidade (Artigo 17.º)	Início da preparação	X-36
	[...] <u>Anúncios das necessidades de capacidades pelos candidatos e potenciais candidatos e consulta das partes interessadas operacionais</u>	X-24
	Publicação do projeto de modelo de capacidade	X-21
	Coordenação com os candidatos e as partes interessadas operacionais	X-19
	Publicação do modelo de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-18
plano de oferta de capacidade (Artigo 18.º)	Início da preparação	X-18
	Consulta dos candidatos e das partes interessadas operacionais	X-14
	Publicação das restrições de capacidade a que se refere o ponto 3, subponto 1, do presente anexo	X-12
	Publicação do plano de oferta de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-11
	Publicação das restrições de capacidade a que se refere o ponto 3, subponto 5, do presente anexo	X-4
	Redistribuição da capacidade reservada para atribuição a outros processos de repartição através do horário de serviço	X-2
	Atualização do plano de oferta de capacidade para refletir eventuais alterações da capacidade previamente planeada ou atribuída	Até X+12, sem atrasos
	Nota:	
(1) por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»), em conformidade com o ponto 4.		

2. Em derrogação do ponto 1, o seguinte calendário simplificado e reduzido é aplicável ao resultado da «Estratégia de capacidade» em relação aos períodos de vigência de um horário de serviço com início em dezembro de [...] **2030** e dezembro de [...] **2031**:

Estratégia de capacidade (artigo 16.º)	Publicação do projeto de estratégia [...]	X-38
	<u>Consulta das partes interessadas operacionais sobre o projeto de estratégia</u>	<u>X-37</u>
	Publicação da estratégia de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-36

3. **CALENDÁRIO E REQUISITOS DA COORDENAÇÃO, CONSULTA E PUBLICAÇÃO DAS RESTRIÇÕES DE CAPACIDADE RESULTANTES DE TRABALHOS NA INFRAESTRUTURA A QUE SE REFEREM OS ARTIGOS 10.º E 35.º**

- 0. As restrições de capacidade são classificadas em função da sua duração em número de dias consecutivos e do seu impacto no tráfego (volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia que seja cancelado, cujo itinerário seja mudado, ou que seja substituído por outros modos de transporte), de acordo com o quadro seguinte.**

	<u>Duração</u>	<u>Impacto no tráfego</u>
<u>Impacto significativo</u>	<u>Mais de 30 dias consecutivos</u>	<u>Mais de 50 %</u>
<u>Impacto elevado</u>	<u>Mais de 7 dias consecutivos</u>	<u>Mais de 30 %</u>
<u>Impacto médio</u>	<u>7 dias consecutivos ou menos</u>	<u>Mais de 50 %</u>
<u>Pequeno impacto</u>	<u>Produtos não especificados</u>	<u>Mais de 10 %</u>

1. No que se refere às **restrições** [...] da capacidade das linhas ferroviárias, por razões tais como trabalhos na infraestrutura, incluindo restrições de velocidade associadas, peso por eixo, comprimento do comboio, tração ou gabarito («restrições de capacidade») que **tenham um impacto elevado ou significativo**, os gestores de infraestrutura em causa

publicam todas as restrições de capacidade e os resultados preliminares da consulta aos candidatos pela primeira vez pelo menos 24 meses, **na medida em que forem conhecidas**, e, de forma atualizada, pela segunda vez, pelo menos 12 meses antes da mudança do horário de serviço em causa. [...]

2. No âmbito da coordenação entre **si**, os gestores de infraestrutura [...] devem [...] discutir conjuntamente essas restrições de capacidade com os candidatos interessados e os principais operadores das instalações de serviço em causa, se o impacto das restrições de capacidade não se limitar a uma rede, aquando da sua primeira publicação.
3. Quando da publicação pela primeira vez das restrições de capacidade em conformidade com o ponto 1, o gestor de infraestrutura deve lançar uma consulta aos candidatos e aos principais operadores das instalações de serviço em causa acerca das restrições de capacidade. Quando é necessária uma coordenação em conformidade com o ponto 4 entre a primeira e a segunda publicação das restrições de capacidade, os [...] **gestores de infraestrutura abrangidos pelo presente regulamento** consultam pela segunda vez os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa entre o final dessa coordenação e a segunda publicação da restrição de capacidade.
4. Antes de publicar as restrições de capacidade em conformidade com o ponto 1, caso o impacto das restrições de capacidade não se limite a uma só rede, os [...] **gestores de infraestruturas abrangidos pelo presente regulamento**, incluindo os que possam ser afetados pela mudança de itinerário dos comboios, devem coordenar entre si as restrições de capacidade que possam envolver um cancelamento, a mudança de itinerário de um canal horário ou uma substituição por outros modos de transporte.

A coordenação antes da segunda publicação deve ficar pronta:

- (a) o mais tardar 18 meses antes da mudança do horário de serviço [...] **no caso das restrições de capacidade com um impacto significativo**.
- (b) o mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do período de vigência de um horário de serviço [...] **no caso das restrições de capacidade com um [...] impacto significativo**.
- (c) o mais tardar 13 meses e 15 dias antes da mudança do período de vigência de um horário de serviço [...] **no caso das restrições de capacidade com um impacto médio**.

As entidades que asseguram a coordenação entre os gestores de infraestrutura em conformidade com o artigo 53.º, n.º[...] **4**, devem, se necessário, convidar os candidatos em atividade nas linhas em causa e os principais operadores das instalações de serviço em questão a participarem nessa coordenação.

5. No que se refere às restrições da capacidade [...] **com pequeno impacto** que ocorram durante o horário de serviço seguinte e das quais o gestor de infraestrutura se aperceba, o

mais tardar seis meses e 15 dias antes da mudança do horário de serviço, o gestor de infraestrutura consulta os candidatos em causa acerca das restrições de capacidade previstas e comunica as restrições de capacidade atualizadas pelo menos quatro meses antes da mudança do horário de serviço. O gestor de infraestrutura deve fornecer informações pormenorizadas acerca dos canais horários propostos para comboios de passageiros o mais tardar após quatro meses e, para comboios de mercadorias, o mais tardar um mês antes do início da restrição da capacidade, exceto se o gestor de infraestrutura e os candidatos em causa chegarem a acordo sobre um prazo mais curto.

6. Os gestores de infraestruturas podem decidir aplicar limiares mais rigorosos para as restrições de capacidade com base em percentagens inferiores dos volumes de tráfego estimados ou durações mais curtas do que as indicadas na secção 3 do presente anexo, ou ainda aplicar critérios adicionais aos nele referidos, na sequência de consulta aos candidatos e aos operadores das instalações. Os gestores de infraestruturas publicam os limiares e critérios de agregação das restrições de capacidade nas suas especificações da rede nos termos do anexo IV [...], ponto [...] **2**.
7. [...] **O** gestor de infraestrutura pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos nos pontos 1 a 5 caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ou se a sua aplicação se revelasse ineficaz em termos de custos ou irresponsável no que diz respeito à vida ou condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa chegarem a acordo. Nesses casos e no caso de quaisquer outras restrições de capacidade não sujeitas a consulta em conformidade com outras disposições do presente anexo, o gestor de infraestrutura deve consultar imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa em causa.
8. As informações a fornecer pelo gestor de infraestrutura em conjugação com os pontos 1, 5 ou 7 devem incluir:
 - (a) o dia planeado;
 - (b) o período do dia e, assim que possa ser estabelecida, a hora do início e do fim da restrição de capacidade;
 - (c) a secção da linha afetada pela restrição;
 - (d) sempre que for aplicável, a capacidade das linhas alternativas.

O gestor de infraestrutura deve publicar essas informações, ou uma hiperligação que lhes dê acesso, nas suas especificações da rede, tal como se refere no anexo IV, ponto [...] **2** [...]. O gestor de infraestrutura deve manter esta informação atualizada. Além disso, os gestores de infraestrutura devem publicar essas informações em formato digital, em conformidade com os artigos 9.º e 62.º.

9. No que se refere às [...] restrições de capacidade [...] **com um impacto significativo** [...], o gestor de infraestrutura fornece aos candidatos, a pedido destes, durante a primeira ronda de consultas, uma comparação das condições a estabelecer em pelo menos duas alternativas de restrições de capacidade. O gestor de infraestrutura deve conceber essas [...] **alternativas** com base nas informações prestadas pelos candidatos por ocasião dos respetivos pedidos e conjuntamente com estes últimos.

A comparação deve, para cada alternativa, incluir pelo menos:

- (a) a duração da restrição da capacidade,
- (b) os encargos indicativos devidos que se esperam para a infraestrutura,
- (c) a capacidade disponível nas linhas alternativas,
- (d) os itinerários alternativos disponíveis, e
- (e) os tempos de viagem indicativos.

Antes de efetuar uma escolha entre alternativas às restrições de capacidade, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos interessados e ter em conta os impactos das diferentes opções sobre esses candidatos e sobre os utilizadores dos serviços.

A análise das alternativas às restrições de capacidade deve incluir situações que envolvam mais do que um gestor de infraestrutura. Neste caso, os gestores de infraestrutura devem coordenar o planeamento das alternativas às restrições de capacidade em conformidade com o artigo 53.º.

- 10. No que se refere às [...] restrições de capacidade **com** [...] um **impacto significativo**, o gestor de infraestrutura estabelece critérios para a alteração de itinerários por tipos de comboios e serviços, tendo em conta os condicionalismos operacionais e comerciais do candidato, exceto se estes condicionalismos operacionais resultarem de decisões de gestão ou organização do candidato e sem prejuízo do objetivo de redução de custos do gestor da infraestrutura em conformidade com o artigo 30.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE. O gestor de infraestrutura deve incluir esses critérios nas especificações da rede.
- 11. A ENIM deve publicar no seu sítio Web as informações exigidas no ponto 8.
- 12. [...]

4. CALENDÁRIO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE ATRAVÉS DO PROCESSO ANUAL DE REPARTIÇÃO A QUE SE REFEREM OS ARTIGOS 32.º E 38.º

- 1. O gestor de infraestrutura e os candidatos devem respeitar o seguinte calendário:

Marco ou período	Prazo ou duração ⁽¹⁾
Período de validade do horário de serviço («período de vigência de um horário de serviço»)	[...] <u>Da meia-noite do segundo sábado de dezembro à meia-noite do segundo sábado de dezembro do [...] ano seguinte.</u>

Entrada em vigor do horário de serviço	Meia-noite do segundo sábado de dezembro
Publicação do plano de oferta de capacidade	Em conformidade com o ponto 2 do presente anexo
Publicação das restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura	Em conformidade com os pontos 2 e 3 do presente anexo
Prazo para os candidatos apresentarem pedidos de direitos de capacidade	X-8,5
Preparação do projeto de horário de serviço	X-6,5
Prazo para o(s) gestor(es) de infraestrutura apresentar(em) um projeto de oferta de capacidade aos candidatos	
Término da coordenação com os candidatos	X-[...]5,5
Prazo para o(s) gestor(es) de infraestrutura apresentar(em) uma oferta de capacidade final aos candidatos	X-[...]4,5
Publicação do horário de serviço [...]	X-[...]4,25
Prazo para o gestor de infraestrutura atribuir direitos de capacidade aos candidatos	
Conversão das especificações de capacidade em canais horários	A especificar [...] <u>pelos gestores de infraestrutura tendo em conta</u> o quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º
<p>Nota:</p> <p>(1) por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»).</p>	

[...]

3. O prazo para os candidatos apresentarem pedidos de direitos de capacidade constante do quadro do ponto 1 é o prazo fixado para os pedidos de capacidade de infraestrutura referidos no artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE.

5. CALENDÁRIO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE ATRAVÉS DE ACORDOS-QUADRO A QUE SE REFEREM OS ARTIGOS 31.º E 38.º

O gestor de infraestrutura deve respeitar o seguinte calendário:

Período	Duração⁽¹⁾
Período normal de validade dos acordos-quadro	5 anos
Conversão das especificações de capacidade em canais horários	Entre X-8,5 e X-6,5 (conjuntamente com a coordenação no âmbito do processo anual de repartição a que se refere o ponto 4)
Nota:	
(1) por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»), em conformidade com o ponto 4	

6. CALENDÁRIO DO PROCESSO DE REPARTIÇÃO DE CAPACIDADE DE PLANEAMENTO CONTÍNUO A QUE SE REFEREM OS ARTIGOS 33.º E 38.º

O gestor de infraestrutura e os candidatos devem respeitar o seguinte calendário durante o processo de planeamento contínuo [...]:

Marco ou período	Prazo ou duração⁽¹⁾
Primeiro momento para os candidatos apresentarem pedidos de capacidade no âmbito do processo de repartição de planeamento contínuo	quatro meses antes da primeira circulação do comboio
Último momento para os candidatos apresentarem pedidos de capacidade no âmbito do processo de repartição de planeamento contínuo	um mês antes da primeira circulação do comboio
Duração máxima dos direitos de capacidade concedidos no âmbito do processo de repartição de planeamento contínuo	36 meses a contar da primeira circulação do comboio
Conversão das especificações de capacidade em canais horários para os direitos de capacidade concedidos em conformidade com o artigo 33.º, n.º 2, alínea a)	Entre X-8,5 e X-6,5 (conjuntamente com a coordenação no âmbito do processo anual de repartição a que se refere o ponto 4)
Conversão das especificações de capacidade em canais horários para os direitos de capacidade concedidos em conformidade com o artigo 33.º, n.º 2, alínea b)	A especificar pelos gestores de infraestrutura tendo em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º
<u>Período máximo para os gestores de infraestrutura prepararem uma oferta de direitos de capacidade no</u>	<u>15 dias</u>

âmbito do processo de planeamento contínuo	
<p>Nota:</p> <p>(1) por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»), em conformidade com o ponto 4</p>	

4. [...]

7. CALENDÁRIO DE REPARTIÇÃO DA CAPACIDADE ATRAVÉS DO PROCESSO AD HOC A QUE SE REFEREM OS ARTIGOS 34.º E 38.º

Aquando da repartição da capacidade da infraestrutura através do processo ad hoc, o gestor de infraestrutura deve respeitar o seguinte calendário:

Período	Duração
Período máximo para os gestores de infraestrutura prepararem uma oferta de direitos de capacidade para uma única rede	[...] <u>5 dias</u>
Período máximo para os gestores de infraestrutura prepararem uma oferta de direitos de capacidade para várias redes	[...] <u>8 dias</u>

8. CALENDÁRIO DAS ALTERAÇÕES DA CAPACIDADE ATRIBUÍDA A QUE SE REFERE O ARTIGO 39.º

Aquando da alteração dos direitos de capacidade de infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve respeitar o seguinte calendário:

Marco ou período	Prazo ou duração
Tempo máximo para o gestor de infraestrutura oferecer um direito de capacidade alternativo para uma única rede	[...] <u>5 dias</u>
Tempo máximo para os gestores de infraestrutura em causa oferecerem um direito de capacidade alternativo para várias redes	[...] <u>8 dias</u>

ANEXO II

[...]

Limiares aplicáveis à declaração de infraestruturas de utilização intensiva e congestionadas a que se refere o artigo 21.º

1. [...][...]

Utilização	Classificação	Utilização da capacidade	Período de referência
Tráfego heterogéneo	Utilização intensiva	> [...] 85 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 200 dias por ano
Tráfego heterogéneo	Congestionada	> 95 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 250 dias por ano
Tráfego homogéneo	Utilização intensiva	> [...] 90 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 200 dias por ano
Tráfego homogéneo	Congestionada	> 95 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 250 dias por ano

[...]

Os gestores de infraestrutura tomam na máxima conta o método referido no artigo 21, n.º 1-A, para determinar a utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária.

Por «tráfego homogéneo» entende-se os comboios do troço em causa que têm, em geral, características semelhantes relevantes para a utilização da capacidade, nomeadamente a velocidade, o padrão de paragens e a aceleração.

Por «tráfego heterogéneo» entende-se os comboios do troço em causa que diferem em termos de características relevantes para a utilização da capacidade, nomeadamente a velocidade, o padrão de paragens e a aceleração.

2. [...]

[...]

ANEXO III

CONTEÚDO DO QUADRO EUROPEU PARA A GESTÃO DA CAPACIDADE A QUE SE REFERE O ARTIGO 6.º

O quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º deve conter pelo menos os seguintes elementos:

Elemento	Referência(s)
[...]	[...]
Tipos e descrição dos serviços de transporte ferroviário a utilizar para efeitos do planeamento estratégico da capacidade da infraestrutura ferroviária	Artigo 12.º, n.º 2
Princípios, procedimentos e metodologias comuns para o planeamento estratégico da capacidade, incluindo a coordenação entre os gestores de infraestrutura e a consulta das partes interessadas [...], <u>inclusive para os anúncios das necessidades de capacidades.</u>	Artigo 12.º, <u>n.º 4, artigo 12.º, n.º 9.º, artigo 13.º, artigo 14.º, artigo 17.º, n.º 1, artigo 54.º</u>
<u>Orientações que estabelecem os procedimentos e metodologias utilizados para análise do mercado dos transportes</u>	<u>Artigo 15.º, n.º 3</u>
Meios de publicação do plano de oferta de capacidade e processo de consulta dos candidatos	Artigo 18.º, n.º 10
Regras e procedimentos de atribuição da capacidade previamente planeada constante do plano de oferta de capacidade	Artigo 20.º, n.º 3
<u>Método comum de utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária</u>	<u>Artigo 21.º, n.º 1-A</u>
Características das especificações de capacidade	Artigo 26.º, n.º 1
Intervalos para as quotas-limiar aplicáveis à anulação de direitos de capacidade não utilizados	Artigo 27.º, n.º 6
Procedimentos e métodos de coordenação da atribuição de direitos de capacidade em várias redes, incluindo os requisitos mínimos de qualidade	Artigo 28.º, n.º 5
Orientações sobre <u>a definição dos</u> limites relativos às diferenças entre os pedidos de capacidade apresentados pelos candidatos e a capacidade de infraestrutura proposta pelos gestores de	Artigo 36.º, n.º 2

infraestrutura no processo de resolução consensual de conflitos	
<u>Orientações para o mecanismo de resolução consensual de conflitos para conflitos que incluam pelo menos um pedido de capacidade multirredes</u>	<u>Artigo 36.º, n.º 8</u>
<u>Procedimentos e metodologias de resolução de conflitos sobre a capacidade limitada da infraestrutura com base em critérios socioeconómicos e ambientais</u>	<u>Artigo 37.º, n.º 1-B</u>
Procedimentos de gestão das alterações dos direitos de capacidade após a atribuição	Artigo 39.º, n.º 8
[...] <u>Orientações para a definição das condições</u> que dão origem a [...] <u>sancões</u> por alterações dos direitos de capacidade	Artigo 40.º, n.º 3
[...]	[...]

ANEXO IV

Conteúdo das especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE – secção relativa à gestão da capacidade e à gestão do tráfego

Para além dos elementos referidos no artigo 27.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/EU, as [...]
especificações da rede a que se refere esse artigo [...] devem incluir:

- (1) Secção em que serão enunciadas as características da infraestrutura à disposição das empresas ferroviárias, bem como as condições de acesso à mesma. Esta secção deve fazer referência às informações disponíveis no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.
- (2) Secção sobre os princípios e os critérios de repartição das capacidades, que especificará as características gerais da capacidade de infraestrutura à disposição das empresas de transporte ferroviário e as eventuais restrições à sua utilização, incluindo os condicionalismos previsíveis decorrentes da manutenção da rede. Especificará igualmente os procedimentos e prazos do processo de repartição de capacidade. Fixa os critérios específicos aplicáveis nesse processo, nomeadamente:
 - (a) Os procedimentos segundo os quais os candidatos são consultados sobre o planeamento estratégico da capacidade **e fornecem anúncios das necessidades de capacidades**;
 - (b) As modalidades de apresentação de pedidos de capacidade ao gestor de infraestrutura pelos candidatos;
 - (c) Os requisitos a que os candidatos devem obedecer;
 - (d) O calendário para o planeamento estratégico da capacidade, assim como dos processos de candidatura, repartição, adaptação e replanificação e os procedimentos a seguir para solicitar informações sobre a planificação, bem como os procedimentos para a planificação dos trabalhos de manutenção previstos e imprevistos;
 - (e) Os princípios que regem o mecanismo de resolução consensual de conflitos referido no artigo 36.º, nomeadamente o sistema de resolução de litígios disponibilizado no âmbito deste processo, e o mecanismo formal de resolução de conflitos referido no artigo 37.º;
 - (f) A estrutura e o nível das [...] **sancções** por alteração dos direitos de capacidade;
 - (g) Os procedimentos a seguir e os critérios a utilizar quando a infraestrutura seja de utilização intensiva ou congestionada;
 - (h) Pormenores sobre as restrições à utilização da infraestrutura;
 - (i) Uma justificação de quaisquer desvios do quadro europeu a que se refere o artigo 6.º.
- (3) Uma secção relativa às operações, incluindo a gestão do tráfego, a gestão de perturbações e a gestão de crises. Esta secção deve estabelecer a aplicação dos requisitos previstos no

presente regulamento e na Diretiva (UE) 2016/797, na Diretiva (UE) 2016/798 e na Diretiva 2007/59/CE, nomeadamente:

- (a) Regras operacionais, em especial regras de prioridade ou princípios de prioridade aplicáveis à gestão do tráfego, uma lista ou referências a regras técnicas, operacionais e de segurança e a regras relativas ao pessoal operacional;
 - (b) Medidas operacionais, em especial regras e procedimentos de gestão de perturbações e de gestão de crises, comunicação operacional e intercâmbio de dados com as empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais;
 - (c) Uma lista e referências aos sistemas de informação utilizados nas operações;
 - (d) Uma justificação de quaisquer desvios do quadro europeu a que se refere o artigo 44.º.
- (4) Uma secção relativa aos elementos fundamentais da gestão do desempenho, nomeadamente:
- (a) Referências aos objetivos de desempenho definidos no programa de atividades a que se refere o artigo 8.º, [...] n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE e no contrato referido no artigo 30.º;
 - (b) Procedimentos para acompanhar e comunicar os progressos realizados na consecução das metas, identificar as causas das deficiências de desempenho junto das partes interessadas operacionais e conceber e aplicar medidas corretivas para melhorar o desempenho;
 - (c) Uma justificação de quaisquer desvios do quadro europeu a que se refere o artigo 50.º.

ANEXO V

CONTEÚDO DO QUADRO EUROPEU PARA A COORDENAÇÃO DA GESTÃO TRANSFRONTEIRIÇA DO TRÁFEGO, DE PERTURBAÇÕES E DE CRISES A QUE SE REFERE O ARTIGO 44.º

O quadro europeu para a coordenação da gestão transfronteiriça do tráfego, de perturbações e de crises deve incluir pelo menos os seguintes elementos:

Elemento	Referência(s)
Princípios comuns de gestão do tráfego, de gestão de perturbações e de gestão de crises a ter em conta pelos gestores de infraestrutura aquando do estabelecimento de regras e procedimentos de gestão do tráfego	Artigo 43.º
Regras e procedimentos comuns para a coordenação da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises entre os gestores de infraestrutura e com as partes interessadas operacionais	Artigo 42.º, artigo 43.º, artigo 44.º, n.º 2, artigo 45.º , artigo 46.º [...]
Regras e procedimentos comuns de gestão e repartição da capacidade em caso de perturbações na rede e situações de crise	Artigo 41.º, n.ºs 1 e 2
Definição das responsabilidades das partes interessadas operacionais envolvidas na gestão do tráfego transfronteiriço, com base num conjunto de procedimentos operacionais, marcos e interfaces acordados	Artigo 45.º
Procedimentos, regras, ferramentas e interfaces para a comunicação e o intercâmbio de informações, designadamente ferramentas e interfaces digitais harmonizadas, entre os gestores de infraestrutura, as partes interessadas operacionais e outras partes interessadas, em especial as autoridades públicas	Artigos 45.º e 62.º
[...]	[...]
[...] <u>Método comum para estimar as condições de duração e o impacto provável no tráfego e conteúdo do relatório de incidente do coordenador da rede</u>	[...] Artigo 47.º, n.º 5-A

[...] <u>Orientações para assegurar a consulta adequada e regular das partes interessadas sobre questões europeias e transfronteiriças</u>	Artigo [...] <u>54.º, n.º 1</u>
--	---------------------------------

ANEXO VI

Perturbações na rede a que se refere o artigo 46.º

Tipo de incidente	Duração provável estimada	Impacto provável estimado
Perturbações na rede	O regresso aos níveis anteriores ao incidente da capacidade disponível para a utilização dos comboios exige três ou mais dias	– 50 % ou mais dos comboios do troço afetado que circulam numa única rede precisam de intervenção operacional – menos de 50 % dos comboios do troço afetado que circulam em mais do que uma rede precisam, ou deverão precisar, de intervenção operacional
Perturbações em várias redes	O regresso aos níveis anteriores ao incidente da capacidade disponível para a utilização dos comboios exige três ou mais dias	– 50 % ou mais dos comboios do troço afetado que circulam em mais do que uma rede precisam, ou deverão precisar, de intervenção operacional

As condições de duração e o impacto provável no tráfego são cumulativos.

ANEXO VII

[...]

CONTEÚDO DO QUADRO EUROPEU PARA A ANÁLISE DO DESEMPENHO A QUE SE REFERE O ARTIGO 50.º

Domínio de desempenho	Problemas relevantes (indicativos)
Infraestrutura e equipamento	<ul style="list-style-type: none">– capacidade e potencialidades da infraestrutura física e do seu equipamento, incluindo a implementação das normas RTE-T– reduções da capacidade ou da potencialidade da infraestrutura, devido a atrasos na renovação, manutenção ou reparação da infraestrutura
Capacidade da infraestrutura	<ul style="list-style-type: none">– oferta de capacidade em termos de quantidade e qualidade– utilização da capacidade, capacidade disponível para dar resposta ao aumento do tráfego– Coerência entre a capacidade disponível (planeada ou não planeada) e as necessidades do mercado, <u>a nível de rede única e multirredes</u>– estabilidade da oferta de capacidade, nomeadamente no âmbito de trabalhos na infraestrutura– infraestruturas congestionadas– tempos de paragem previstos dos comboios nas estações fronteiriças
Gestão do tráfego	<ul style="list-style-type: none">– pontualidade/atrasos dos diferentes tipos de serviços ferroviários, na origem, nas paragens intermédias e no destino e em locais importantes em termos operacionais– cancelamento de comboios– tempos de paragem reais dos comboios nas estações fronteiriças
Gestão de perturbações e gestão de crises	<ul style="list-style-type: none">– percentagem de tráfego que pode ser reencaminhado ou replanificado durante a perturbação ou uma situação de crise– impacto das perturbações no tráfego ferroviário em termos de atrasos e cancelamentos– impacto das perturbações nos operadores de serviços ferroviários e nos seus clientes

	<ul style="list-style-type: none"> – problemas específicos identificados (qualitativos)
Implementação e desempenho dos serviços, ferramentas e interfaces digitais	<ul style="list-style-type: none"> – apoio aos processos relacionados com a gestão da capacidade, a gestão do tráfego e a gestão de perturbações – exaustividade e qualidade das informações e dos dados fornecidos – alinhamento pela arquitetura europeia desenvolvida na [...] <u>Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu</u> e pelas especificações técnicas pertinentes, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797
Cumprimento da regulamentação; supervisão regulamentar	<ul style="list-style-type: none"> – indicadores do processo de controlo do cumprimento das regras e procedimentos – reclamações apresentadas às entidades reguladoras e à ENRRB

ANEXO VIII

Informações a fornecer às partes interessadas operacionais referidas no artigo 48.º

As seguintes informações, fornecidas, **se for caso disso**, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e **com os** atos de execução pertinentes [...] **adotados nos termos dessa diretiva, e sob reserva das responsabilidades respetivas das partes interessadas conforme se refere [no Regulamento (CE) n.º 1305/2014 da Comissão e no Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão alterado]** são [...] **fornecidas nos termos do** artigo 48.º:

Informações fornecidas pelo gestor de infraestrutura:

- número [...] do comboio
- controlo da posição dos comboios,
- **repartição de canal horário**
- **notificação de circulação do comboio e previsão de circulação do comboio,**
- **notificação de perturbação do serviço,**
- **intercâmbio de dados para melhoria da qualidade.**

Informações fornecidas por outras partes interessadas operacionais:

- dados da declaração de expedição,
- pedido de canal horário [...]
- preparação do comboio,
- notificação de circulação do comboio e previsão de circulação do comboio,
- notificação de perturbação do serviço,
- hora prevista de partida da remessa (ETD), hora prevista de transferência (ETI) e hora prevista de chegada (ETA),
- movimentos dos vagões,
- intercâmbio de dados para melhoria da qualidade.

ANEXO IX [...]

[...]

[...]

ANEXO X

Quadros de correspondência

1. QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA DAS DISPOSIÇÕES SUPRIMIDAS NA DIRETIVA 2012/34/UE

Diretiva 2012/34/UE	Presente regulamento
Artigo 2.º, n.º 6	Artigo 38.º , n.º 2
Artigo 3.º, ponto 20	Artigo 21.º e anexo II
Artigo 3.º, ponto 22	[...] Artigos 36.º e 37.º
Artigo 3.º, ponto 23	Artigo 4.º, ponto 5, e artigo 31.º
Artigo 3.º, ponto 27	Artigo 4.º, ponto 8
Artigo 3.º, ponto 28	Artigo 4.º, ponto 13
Artigo 7.º-B, n.º 1	Artigo 3.º, n.º 1
Artigo 7.º-B, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 2
Artigo 7.º-B, n.º 3	Artigo 3.º, n.º 3, e artigo 2.º, n.º 3, alínea b)
Artigo 36.º	Artigo 40.º
Artigo 38.º, n.º 1	Artigo 26.º, n.º 1, segundo parágrafo, e artigo 26.º, n.º 6
Artigo 38.º, n.º 2	Artigo 26.º, n.º 3
Artigo 38.º, n.º 3	Artigo 26.º, n.º 4
Artigo 38.º, n.º 4	Artigo 26.º, [...] n.º 7
Artigo 39.º, n.º 1	Artigo 11.º, n.º 3
Artigo 39.º, n.º 2	Artigo [...] 3.º, n.º 1-A
Artigo 40.º, n.º 1	Artigo 14.º [...], artigo 28.º e artigo [...] 53.º
Artigo 40.º, n.º 2	Artigo 55.º, n.º 7, artigo 57.º, n.º 2, artigo 63.º, n.º 1 [...], artigo 64.º, n.ºs 1 e 7
Artigo 40.º, n.º 3	Artigo 55.º [...], n.ºs 2 [...] e [...] 5
Artigo 40.º, n.º 4	Artigo 57.º, n.º 1
Artigo 40.º, n.º 5	

Artigo 41.º, n.º 1	Artigo 7.º, n.º 1
Artigo 41.º, n.º 2	Artigo 7.º, n.º 2
Artigo 41.º, n.º 3	Artigo 7.º, n.º 3
Artigo 42.º, n.º 1	Artigo 31.º, n.º 1
Artigo 42.º, n.º 2	Artigo 31.º, n.º 4
Artigo 42.º, n.º 3	Artigo 31.º, n.º 5
Artigo 42.º, n.º 4	Artigo 31.º, n.º 5 [...]
Artigo 42.º, n.º 5	Artigo 31.º, n.º 7, e anexo I, secção 5
Artigo 42.º, n.º 6	Artigo 31.º, n.º 8
Artigo 42.º, n.º 7	Artigo 31.º, n.º 10
Artigo 42.º, n.º 8	Artigo 31.º, n.º 11
Artigo 43.º, n.º 1	Artigo 38.º, n.º 1, artigo 32.º, n.ºs 6, 7 [...] e 8, artigo 33.º, n.ºs 1 e 2, <u>e anexo I, secções 2, 4, 5, 6 e 7</u>
Artigo 43.º, n.º 2	Artigo 10.º, n.º 8, artigo 11.º, n.º 2, artigo 21.º, n.º 9, artigo 38.º, n.º 3, e artigo 39.º, n.º 9
Artigo 43.º, n.º 3	[...]
Artigo 44.º, n.º 1	Artigo 26.º, n.º 1
Artigo 44.º, n.º 2	Artigo 32.º, n.ºs 7 e [...] 8
Artigo 44.º, n.º 3	Artigo 31.º, n.º 2
Artigo 44.º, n.º 4	Artigo 28.º <u>e artigo 62.º, n.º 5</u>
Artigo 45.º, n.º 1	Artigo 32.º, n.º 2
Artigo 45.º, n.º 2	Artigo [...] <u>25.º</u>
Artigo 45.º, n.º 3	Artigo 32.º, n.º 10
Artigo 45.º, n.º 4	Artigo 32.º, n.º 11
Artigo 46.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.ºs <u>2-A</u> e 3, artigo 20.º, n.º 3 [...] <u>e</u> artigo [...] <u>36.º, n.º 1</u>

Artigo 46.º, n.º 2	Artigo 36.º, n.º 2
Artigo 46.º, n.º 3	Artigo 36.º, n.º 3
Artigo 46.º, n.º 4	Artigo 36.º, n.º 4
Artigo 46.º, n.º 5	Artigo 36.º, [...] n.º <u>2</u>
Artigo 46.º, n.º 6	Artigo [...] <u>37.º</u>
Artigo 47.º, n.º 1	Artigo 21.º, n.º 1, e <u>anexo II</u>
Artigo 47.º, n.º 2	Artigo 21.º, n.º 4
Artigo 47.º, n.º 3	Artigo 21.º, n.º [...] <u>6</u> , e artigo 25.º, n.º 1
Artigo 47.º, n.º 4	Artigo 8.º, n.ºs 1 [...] <u>e 2</u> [...] e artigo 11.º, n.º 3
Artigo 47.º, n.º 5	Artigo 8.º, n.º 1, e <u>artigo 33.º</u>
Artigo 47.º, n.º 6	Artigo 21.º, n.º 6
Artigo 48.º, n.º 1	Artigo 34.º, n.º 1
Artigo 48.º, n.º 2	Artigo 18.º, n.º 4
Artigo 49.º, n.º 1	Artigo 24.º, n.º 1
Artigo 49.º, n.º 2	Artigo 24.º, n.º 2
Artigo 49.º, n.º 3	Artigo 24.º, n.º 3
Artigo 50.º, n.º 1	Artigo 22.º, n.º 1
Artigo 50.º, n.º 2	Artigo 22.º, n.º 2
Artigo 50.º, n.º 3	Artigo 22.º, n.º 1
Artigo 51.º, n.º 1	Artigo 23.º, n.º 1
Artigo 51.º, n.º 2	Artigo 23.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 51.º, n.º 3	Artigo 23.º, n.º 4
Artigo 51.º, n.º 4	Artigo 23.º, n.º 5
Artigo 52.º, n.º 1	Artigo 12.º, n.º 8
Artigo 52.º, n.º 2	Artigo 27.º, n.º 6

Artigo 53.º, n.º 1	Artigo 35.º, n.º 1
Artigo 53.º, n.º 2	Artigo 10.º, n.ºs 2 e 4, e artigo 35.º, n.º 4
Artigo 53.º, n.º 3	Artigo 9.º, n.º 1
Artigo 54.º, n.º 1	Artigo 43.º, n.º 3
Artigo 54.º, n.º 2	Artigo 43.º, n.º 5
Artigo 54.º, n.º 3	Artigo 43.º, n.º 6

2. QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA DO REGULAMENTO (UE) N.º 913/2010

Regulamento (UE) n.º 913/2010	Presente regulamento
Artigos 1.º a 7.º	
Artigo 8.º	Artigo 55.º, n.ºs 1 a 4, 6, 7 e 8, artigo 56.º, n.º 1, alíneas a) a c) e f), e artigo 56.º, n.º 2
Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 14.º, n.º 1, artigo 22.º, n.ºs 3 e 4, artigo 23.º, n.º 3, e artigo 57.º
Artigo 9.º, n.º 1, alíneas a), c), d) e e), e artigo 9.º, n.ºs 2, 3, 4 e 5	
Artigo 9.º, n.º 1, alínea b)	Artigo 15.º e artigo 22.º, n.ºs 3 e 4
Artigo 10.º	
Artigo 11.º	Artigo 55.º, n.ºs 1 a 4, 6, 7 e 8
Artigos 12.º a 18.º	
Artigo 19.º	Artigo 49.º e artigo [...] <u>65.º, n.ºs 7 e 8</u>
Artigos 20.º a 25.º	