



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 3 de Outubro de 2007 (04.10)
(OR. en)**

13057/07

**TRANS 277
MAR 72
ECOFIN 373**

NOTA DE ENVIO

de: Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET
PUIGARNAU, Director

data de recepção: 28 de Setembro de 2007

para: Javier SOLANA, Secretário-Geral/Alto Representante

Assunto: Decisão da Comissão C (2007) 4396 de 27 de Setembro de 2007 que
altera a Decisão n.º C (2005) 2754 e designa dois novos coordenadores
europeus para determinados projectos da rede transeuropeia de
transportes

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento da Comissão – C(2007) 4396 final.

Anexo: C(2007) 4396 final



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 27.9.2007
C(2007) 4396 final

DECISÃO DA COMISSÃO

C (2007) 4396 de 27 de Setembro de 2007

que altera a Decisão n.º C (2005) 2754 e designa dois novos coordenadores europeus para determinados projectos da rede transeuropeia de transportes

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

tendo em vista a designação de Coordenadores Europeus de determinados projectos da rede transeuropeia de transportes

Em 20 de Julho de 2005, a Comissão adoptou uma decisão¹ relativa à designação de uma primeira série de seis coordenadores europeus, a fim de facilitar a execução coordenada de certos projectos entre Estados-Membros.

O mecanismo revelou-se particularmente útil para os grandes projectos que atravessam várias fronteiras e que enfrentam dificuldades políticas em alguns troços quer na fase de concepção (divergências sobre o traçado ou o calendário) quer a nível do financiamento (repartição do financiamento entre os Estados-Membros envolvidos) quer na fase de execução (procedimentos administrativos).

De um modo geral, os resultados obtidos pelos seis primeiros coordenadores foram muito animadores. Por conseguinte, a presença de um coordenador europeu – que se tornou uma personalidade de referência - teve um impacto positivo no reforço do diálogo entre as diferentes partes ou Estados-Membros envolvidos nestes projectos. Além disso, a existência de um coordenador favoreceu o desenvolvimento do conceito de "corredor" que não existia anteriormente e que permite uma melhor compreensão das interações entre os diferentes projectos que o compõem. Os resultados já registados demonstram a importância da acção dos coordenadores na celebração de certos acordos e permitiram a oficialização de compromissos, tanto a nível político como da realização de estudos ou do arranque das actividades. Com base nesta experiência positiva, a Comissão pretende designar dois novos coordenadores para os projectos nos domínios das vias navegáveis e das auto-estradas do mar. A designação de coordenadores europeus para estes dois projectos visa dar um impulso a ambos os sectores, que possuem importantes potencialidades - nomeadamente no quadro da política sustentável de transportes - mas que também se confrontam com grandes dificuldades de execução. Com efeito, estes projectos, de grande envergadura a nível europeu, necessitam de uma maior coordenação técnica, administrativa e financeira entre todos os intervenientes, pelo que a presença de um coordenador europeu poderia ser determinante para o seu êxito.

¹ Decisão da Comissão n.º C (2005) 2754, de 20 de Julho de 2005, alterada pela Decisão n.º C (2007) 3190 de 5 de Julho de 2007, na sequência do falecimento de um dos coordenadores europeus.

1. Os projectos em causa são os seguintes:

Projectos	Troços em causa, definidos pelo Parlamento e o Conselho (data de realização fixada)
Projecto prioritário n.º 18 Via navegável "Reno/Meuse-Main-Danúbio"	- Reno-Meuse com a comporta de Lannaye como troço transfronteiriço (2019) - Vilshofen-Straubing (2013) - Viena-Bratislava, troço transfronteiriço (2015) - Palkovikovo-Mohács (2014) - Pontos de estrangulamento na Roménia e Bulgária (2011)
Projecto prioritário n.º 30 "Canal Sena Escaut"	- Melhorias na navegabilidade Deulemont-Gent (2012-2016) - Compiègne-Cambrai (2012-2016)
Projecto prioritário n.º 21 "Auto-estradas do mar" (AdM)	- Auto-estrada do mar Báltico - Auto-estrada do mar da Europa ocidental - Auto-estrada do mar do sudeste da Europa - Auto-estrada do mar do sudoeste da Europa

Nos termos da Decisão do Parlamento e do Conselho, a missão do coordenador incide normalmente num único projecto, podendo, se necessário, ser alargada à totalidade de um eixo ou de um sistema de transporte. Para os projectos supra, é especialmente útil pedir ao coordenador que tenha uma visão o mais ampla possível desta problemática. Neste contexto, será fundamental que o coordenador das "auto-estradas do mar" se assegure da coerência entre as acções apoiadas pelos programas RTE-T e Marco Polo, do mesmo modo que o coordenador das "vias navegáveis" deverá acompanhar a execução do *River Information Services* (serviços de informação fluvial) no conjunto da rede transeuropeia das vias navegáveis, a fim de tornar este modo de transporte mais eficiente e competitivo.

2. Missão dos coordenadores

A missão destes dois novos coordenadores não se limita a um troço particular, devendo também contribuir para facilitar a coordenação do conjunto do sistema abrangido pelos projectos em causa. Nos termos do artigo 17.º-A da Decisão de 29 de Abril de 2004 do Parlamento e do Conselho,

«Os coordenadores:

farão a promoção de métodos comuns de avaliação de projectos e aconselharão, sempre que adequado, os promotores dos projectos sobre a respectiva montagem financeira;

elaborarão todos os anos um relatório sobre os progressos verificados na realização dos projectos, a evolução da regulamentação ou outros desenvolvimentos susceptíveis de influenciar as características dos projectos, bem como as eventuais dificuldades e obstáculos que possam causar um atraso significativo nas datas de conclusão estabelecidas pelo Parlamento e o Conselho;

consultarão, juntamente com os Estados-Membros envolvidos, as autoridades regionais e locais, os operadores, os utilizadores dos meios de transporte e os representantes da sociedade civil, para melhor avaliar a procura de transportes, as possibilidades de financiamento dos investimentos e o tipo de serviços a fornecer para facilitar o acesso a esse financiamento.»

A lista completa das tarefas atribuídas aos coordenadores consta do anexo à Decisão apresentada ao Colégio que designa os coordenadores. Esta lista compreende, para além das tarefas acima estabelecidas pelo Parlamento e o Conselho, tarefas importantes para preparar os convites à apresentação de propostas, previstos pela Comissão no quadro da programação financeira 2007-2013. Os outros aspectos de carácter administrativo (tais como a cobertura das despesas correntes ou a assistência técnica da Comissão aos coordenadores) mantêm-se inalterados em relação à decisão que designa os seis primeiros coordenadores. Tendo em conta a natureza política da actividade dos coordenadores, a assistência continuará a ser prestada pela DG-TREN, mesmo depois da entrada em funcionamento da Agência executiva da rede transeuropeia de transportes.

Tendo em conta a experiência já adquirida com os seis primeiros coordenadores europeus, no início do mandato, a actividade do coordenador europeu corresponderá uma carga média entre 3 e 8 dias úteis de trabalho por mês. Está previsto que esta carga de trabalho se estabilize no final do primeiro ano, reduzindo-se progressivamente à medida que a execução dos projectos avança.

3. Perfil dos coordenadores

Em conformidade com o procedimento previsto pela Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, os coordenadores europeus devem ser designados depois de consultado o Parlamento Europeu e com o acordo com os Estados-Membros envolvidos. Após ter obtido o acordo do COREPER, a Comissão consultou o Parlamento por carta de 25 de Junho de 2007, de Jacques Barrot, Vice-Presidente da Comissão, dirigida a Hans-Gert Pöttering, Presidente do Parlamento. A Comissão dos Transportes (TRAN) do Parlamento Europeu emitiu um parecer favorável, confirmado pela Conferência dos Presidentes do Parlamento de [...] 2007.

O n.º 2 do artigo 17.º-A, aditado pela supramencionada decisão do Parlamento e do Conselho, prevê que o coordenador europeu seja escolhido, em especial, em função da sua experiência das instituições europeias e do conhecimento das questões ligadas ao financiamento e à avaliação socioeconómica e ambiental de grandes projectos.

Tendo exercido anteriormente o cargo de ministros dos transportes dos respectivos países e, no que diz respeito ao coordenador para as vias navegáveis, de Membro do Parlamento

Europeu - estas duas personalidades preenchem as condições requeridas para as funções de coordenador europeu. Esta escolha foi objecto de um amplo consenso entre as partes interessadas, face às incontestáveis capacidades técnicas e de gestão dos designados.

Por conseguinte, é proposta a designação das seguintes personalidades para a segunda série de coordenadores:

- Luis Valente de Oliveira para o projecto relativo às auto-estradas do mar (projecto prioritário n.º 21, "Auto-estradas do mar")

- Karla Peijs para o projecto relativo às vias navegáveis, das quais dois eixos (n.º18 "Reno/Meuse-Main-Danúbio" e n.º 30 "Canal Sena Escaut") fazem parte dos projectos prioritários.

DECISÃO DA COMISSÃO

C (2007) 4396 de 27 de Setembro de 2007

que altera a Decisão n.º C (2005) 2754 e designa dois novos coordenadores europeus para determinados projectos da rede transeuropeia de transportes

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes², nomeadamente o n.º 1 do artigo 17.º-A,

Tendo em conta a Decisão n.º C 2754 (2005) da Comissão, de 20 de Julho de 2005³,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão n.º 1692/96/CE, com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE, identifica projectos de interesse comum que contribuem para o desenvolvimento da rede transeuropeia e declara de interesse europeu 30 projectos prioritários, definidos no seu anexo III, entre os quais figuram os projectos a que o Conselho Europeu de Essen de 1994 e o Conselho Europeu de Dublin de 1996 atribuíram especial importância.
- (2) É necessário introduzir mecanismos para encorajar a coordenação entre os Estados-Membros e permitir que a Comissão e os Estados-Membros envolvidos acompanhem de mais perto os progressos realizados a nível dos projectos e obtenham um panorama melhor dos trabalhos, a fim de facilitar a sua conclusão no prazo estabelecido pela Decisão n.º 1692/96/CE para os troços dos projectos prioritários.
- (3) Uma colaboração mais estreita entre os Estados-Membros envolvidos nos projectos para o mesmo eixo ou a mesma fachada marítima pode melhorar a rentabilidade do investimento e facilitar a sincronização dos investimentos e a mobilização dos investidores.
- (4) De acordo com o artigo 17.º-A da Decisão n.º 1692/96/CE, a Comissão pode designar coordenadores europeus para facilitar a execução coordenada de determinados projectos declarados de interesse europeu, em particular projectos transfronteiriços ou partes de projectos.

² JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

³ Decisão alterada pela Decisão n.º C (2007) 3190.

- (5) Os coordenadores europeus devem ser escolhidos em função da sua experiência junto de instituições europeias e do conhecimento das questões ligadas ao financiamento das infra-estruturas e à avaliação socioeconómica e ambiental de grandes projectos.
- (6) Os coordenadores europeus devem agir em nome e por conta da Comissão, no âmbito e dentro dos limites da missão que lhes é confiada.
- (7) Os critérios objectivos para os atrasos observados em troços transfronteiriços essenciais, a falta de um acordo firme entre os Estados-Membros envolvidos sobre o calendário e o traçado, a ausência de financiamento para esses mesmos troços, a dificuldade de estabelecer cadeias logísticas que integrem os diferentes modos, a persistência de entraves de natureza regulamentar ou administrativa e a necessidade de associar um vasto leque de intervenientes, tais como a indústria, os profissionais do sector ou ainda as regiões, justificam a selecção de uma segunda série de projectos para os quais devem ser designados coordenadores europeus.
- (8) A decisão da Comissão que prevê a designação do coordenador europeu estabelece as modalidades de exercício das suas funções.
- (9) Os Estados-Membros envolvidos deram o seu acordo,

DECIDE :

Artigo 1.º

Karla Peijs é designada coordenadora europeia para o projecto relativo às vias navegáveis das quais dois eixos (n.º18 "Reno/Meuse-Main-Danúbio" e n.º 30 "Canal Sena Escaut") fazem parte dos projectos prioritários.

Artigo 2.º

Luis Valente de Oliveira é designado coordenador europeu para o eixo prioritário n.º 21 "Auto-estradas do mar".

Artigo 3.º

Os anexos I e II apensos à presente decisão substituem os da Decisão n.º C (2005) 2754, com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º C (2007) 3190.

Feito em Bruxelas, em 27 de Setembro de 2007.

Pela Comissão
Jacques BARROT
Membro da Comissão

ANEXO 1

NOME	PROJECTO	
Karel Van Miert	Projecto prioritário n.º 1 «Eixo ferroviário Berlim-Verona/Milão-Bolonha-Nápoles-Messina-Palermo»	<ul style="list-style-type: none"> - Halle/Leipzig-Nuremberga (2015) - Nuremberga-Munique (2006) - Munique-Kufstein (2015) - Kufstein-Innsbruck (2009) - Túnel de Brenner (2015), troço transfronteiriço - Verona-Nápoles (2007) - Milão-Bolonha (2006) - Ponte rodo-ferroviária sobre o estreito de Messina-Palermo (2015)
Etienne Davignon	Projecto prioritário n.º 3 «Eixo ferroviário de alta velocidade do sudoeste da Europa»	<ul style="list-style-type: none"> - Lisboa/Porto-Madrid (2011) - Madrid-Barcelona (2005) - Barcelona-Figueras-Perpignan (2008) - Perpignan-Montpellier (2015) - Montpellier-Nîmes (2010) - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010) - Irún/Hendaye-Dax, troço transfronteiriço (2010) - Dax-Bordéus (2020) - Bordéus-Tours (2015)
Laurens Jan Brinkhorst	Projecto prioritário n.º 6 «Eixo ferroviário Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubliana-Budapeste-fronteira ucraniana»	<ul style="list-style-type: none"> - Lyon-St Jean de Maurienne (2015) - Túnel do Mont-Cenis (2015-2017) - Bussoleno-Turim (2011) - Turim-Veneza (2010) - Veneza-Ronchi sul -Trieste-Divača (2015) - Koper-Divača-Ljubliana (2015) - Ljubliana-Budapeste (2015)

Péter Balázs	Projecto prioritário n.º 17 «Eixo ferroviário Paris-Estrasburgo-Estugarda-Viena-Bratislava»	- Baudrecourt-Estrasburgo-Estugarda (2015), incluindo a ponte de Kehl - Estugarda-Ulm (2012) - Munique-Salzburgo (2015) - Salzburgo-Viena (2012) - Viena-Bratislava (2010)
Karla Peijs	Projecto prioritário n.º 18 "Reno/Meuse-Main-Danúbio" (via navegável)	- Reno-Meuse com a comporta de Lannaye como troço transfronteiriço (2019) - Vilshofen-Straubing (2013) - Viena-Bratislava, troço transfronteiriço (2015) - Palkovikovo-Mohács (2014) - Pontos de estrangulamento na Roménia e Bulgária (2011)
Karla Peijs	Projecto prioritário n.º 30 "Canal Sena Escaut"	- Melhorias na navegabilidade Deulemont-Gent (2012-2016) - Compiègne-Cambrai (2012-2016)
Luis Valente de Oliveira	Projecto prioritário n.º 21 "Auto-estradas do mar"	- Auto-estrada do mar Báltico - Auto-estrada do mar da Europa ocidental - Auto-estrada do mar do sudeste da Europa - Auto-estrada do mar do sudoeste da Europa
Pavel Telicka	Projecto prioritário n.º 27 "Eixo ferroviário «Rail Baltica» Varsóvia - Kaunas - Riga - Talin - Helsínquia"	- Varsóvia-Kaunas (2010) - Kaunas-Riga (2014) - Riga-Talin (2016)
Karel Vinck	Coordenador dos corredores ferroviários e do ERTMS	

ANEXO II

Carta de Missão

Modelo de carta de missão de Karla Peijs, coordenadora europeia para os projectos prioritários n.ºs 18 e 30 do anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE, com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE

[local], [data]

[nome do coordenador europeu]

[função]

[morada completa]

[número do officio]

Assunto: [Missão de coordenador europeu para o eixo prioritário n.º ...]

Excelência,

Com base na sua Decisão n.º C(2007) xxxx, a Comissão decidiu designá-la coordenadora europeia das vias navegáveis das quais dois eixos (n.º18 "Reno/Meuse-Main-Danúbio" e n.º 30 "Canal Sena Escout") fazem parte dos projectos prioritários. Esta designação é feita no âmbito do artigo 17.º-A da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes⁴, com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE.

Os projectos em questão revestem-se de especial importância no contexto da política comum de transportes preconizada pela Comissão cujo objectivo é assegurar uma maior competitividade económica da União e, simultaneamente, um maior respeito do ambiente.

No entanto, a execução destes projectos enfrenta várias dificuldades de natureza diversa, desde o financiamento às regras administrativas passando pelo ambiente. Essas dificuldades atrasam a sua realização impedindo igualmente uma maior utilização do transporte por via navegável. Este modo de transporte deve ser encarado como uma alternativa ao transporte por camião, permitindo, assim, descongestionar certos eixos rodoviários próximos da asfíxia. No entanto, a configuração dessas alternativas exigirá o envolvimento de todos os elos da cadeia de transporte. Assim, a missão que lhe é confiada será muito importante para ajudar os serviços da Comissão a promover estes projectos, a identificar as lacunas existentes, nomeadamente em termos de infra-estruturas, bem como os problemas regulamentares, administrativos ou técnicos, e a afectar correctamente as intervenções financeiras, no quadro dos orçamentos comunitários disponíveis, a fim de maximizar o seu alcance.

A sua missão como coordenador europeu terá uma duração de quatro anos, renováveis de comum acordo.

⁴ JO L 201 de 7 de Junho de 2004.

As suas funções, que decorrem das definidas pelo Parlamento Europeu e o Conselho, consistirão principalmente no seguinte:

- identificação dos entraves ao desenvolvimento dos projectos prioritários n.º 18 (Reno/Meuse-Main Danúbio) e n.º 30 (Canal Sena Escaut) e apresentação de soluções, designadamente para a estrutura financeira, que permitam um rápido arranque dos projectos;

- promoção da rede que visa a uma maior utilização das vias navegáveis à escala comunitária. Esta abordagem deverá ter em conta as exigências ambientais. Deverá também ter em conta a necessidade de coordenar as diferentes modalidades de transporte, de integrar o transporte fluvial na cadeia logística intermodal, bem como de promover uma melhoria contínua do desempenho deste modo de transporte, nomeadamente no que respeita aos serviços de informação fluvial (SIF "River Information Services"). Os obstáculos ao desenvolvimento da rede, independentemente da sua natureza administrativa, regulamentar ou ambiental, deverão igualmente ser identificados, sendo igualmente necessário propor soluções;

- elaboração de um relatório anual para a Comissão, que será transmitido ao Parlamento Europeu e aos Estados-Membros envolvidos, sobre os progressos realizados na execução do projecto, os novos desenvolvimentos, regulamentares, técnicos, administrativos ou outros, susceptíveis de influenciar a execução dos projectos das vias navegáveis, e sobre as eventuais dificuldades e obstáculos que possam causar atrasos importantes. Este relatório incluirá, ainda, a avaliação das necessidades financeiras e da harmonização das medidas regulamentares, a fim de assegurar a instauração e o bom funcionamento destas vias navegáveis.

Para além destas tarefas, a Comissão conta com o seu apoio a nível dos convites à apresentação de propostas, tendo em vista o apoio comunitário às redes transeuropeias, ao abrigo do orçamento, que serão lançadas durante o período 2007-2013 das Perspectivas Financeiras. Para esse efeito, a Comissão conta:

- que lhe apresente, até 31 de Março de 2008, um primeiro relatório intercalar para uso exclusivo da Comissão. O relatório abordará os progressos realizados, a fiabilidade da calendarização das despesas, o empenho dos Estados-Membros envolvidos e as condições a estabelecer para garantir a obtenção do máximo valor acrescentado do apoio financeiro comunitário;

- que lhe comunique as eventuais dificuldades encontradas na execução dos projectos das vias navegáveis, nomeadamente no que respeita aos projectos prioritários n.ºs 18 e 30, mas também a nível da integração das vias navegáveis e das conexões entre os portos e as outras infra-estruturas da rede transeuropeia de transportes.

No exercício da sua missão, não poderá assumir compromissos em nome da Comissão sem o acordo prévio por escrito desta última. Assim, deve agir com inteira imparcialidade, independência e confidencialidade e utilizar do melhor modo os seus conhecimentos e competências profissionais com o objectivo exclusivo de servir os interesses das Comunidades.

Deve evitar situações que suscitem conflitos de interesses nos domínios em que seja solicitada a sua intervenção. Qualquer conflito de interesses que surja durante o seu mandato deve ser de imediato assinalado à Comissão.

Além disso, compromete-se a não utilizar nem revelar quaisquer documentos ou informações de que tenha tido conhecimento no exercício das suas funções, salvo se essas informações já forem do conhecimento público. Todos os resultados que obtenha são propriedade das Comunidades Europeias, que poderão utilizá-los e publicá-los se considerarem necessário.

No exercício da missão, não remunerada, ser-lhe-á atribuído um subsídio mensal fixo de 1 500 euros para despesas correntes. As despesas de missão ser-lhe-ão igualmente reembolsadas, de acordo com as normas em vigor na Comissão. Esta última facultar-lhe-á, ainda, apoio técnico e administrativo.

O Director das redes transeuropeias, responsável pela célula dos coordenadores europeus, é a pessoa de contacto na Direcção-Geral dos Transportes e da Energia e prestar-lhe-á toda a assistência necessária ao cumprimento das suas funções. O Director da "Logística, inovação, co-modalidade e transporte marítimo" é o responsável pela aplicação da política de navegação interna. A Comissão garante-lhe, desde já, o seu inteiro apoio no desempenho da sua missão, bem como o apoio do colaborador que será designado para lhe prestar assistência no dia-a-dia a nível técnico e administrativo.

A Comissão está convicta de que o seu apoio, no qual deposita grandes esperanças, será crucial para o êxito das redes transeuropeias.

A Direcção-Geral dos Transportes e da Energia organizará regularmente reuniões entre os coordenadores europeus para partilha de informações e experiências.

A jurisdição belga será a única competente em matéria de validade, aplicação ou interpretação do presente contrato. O presente contrato será regido pela legislação belga.

Queira Vossa Excelência aceitar a expressão da minha mais elevada consideração.

Carta de Missão

Modelo de carta de missão de Luis Valente de Oliveira, coordenador europeu do projecto prioritário n.º 21 do anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE, com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE

[local], [data]

[nome do coordenador europeu]

[função]

[morada completa]

[número do ofício]

Excelência,

Com base na sua Decisão n.º C(2007) xxxx, a Comissão decidiu designá-lo coordenador europeu do projecto relativo às "Auto-estradas do mar". Esta designação é feita no âmbito do artigo 17.º-A da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes⁵, com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE.

O projecto em questão, destinado a desenvolver um novo conceito de transporte que permita, simultaneamente, transferir uma parte considerável do tráfego terrestre para o tráfego marítimo e reforçar a coesão do território europeu, assume especial importância no âmbito da política comum de transportes preconizada pela Comissão cujo objectivo é assegurar uma maior competitividade económica da União, assim como um maior respeito do ambiente.

No entanto, a sua execução confronta-se com várias dificuldades de coordenação entre, por um lado, os Estados-Membros e, por outro, a indústria de transporte marítimo. Estas dificuldades levam ao atraso na aplicação de uma estratégia coerente, à escala europeia, relativa a este conceito inovador. Este último permitirá desenvolver ligações de transporte que utilizam, para os trajectos mais longos, a via marítima e que deverão ser completadas por uma cadeia logística porta a porta. A criação das auto-estradas do mar permitirá absorver uma parte importante do aumento do tráfego rodoviário, melhorar a acessibilidade das regiões periféricas e descongestionar os eixos rodoviários próximos da asfixia. No entanto, a configuração dessas alternativas exigirá o envolvimento de todos os elos da cadeia de transporte. Por conseguinte, a sua missão será muito importante para ajudar os serviços da Comissão a promover este novo conceito, a identificar os entraves ao seu desenvolvimento e a afectar correctamente as intervenções financeiras, no quadro dos orçamentos comunitários disponíveis, a fim de maximizar o seu alcance. Neste contexto, será essencial assegurar-se da coerência entre as acções apoiadas pelos programas RTE-T e Marco Polo.

A sua missão como coordenador europeu terá uma duração de quatro anos, renováveis de comum acordo.

⁵ JO L 201 de 7 de Junho de 2004.

As suas funções, que decorrem das definidas pelo Parlamento Europeu e o Conselho, consistirão principalmente no seguinte:

- contribuição para o desenvolvimento de uma estratégia coerente de implantação das auto-estradas do mar, a nível europeu, nomeadamente através da definição da coordenação necessária entre as diferentes modalidades de transporte e da identificação dos riscos que podem afectar a sua execução;
- acompanhamento dos grupos de trabalho (Task Forces) criados para cinco regiões marítimas (mar Báltico, mar do Norte, Atlântico, Mediterrâneo ocidental e Mediterrâneo oriental) e supervisão dos planos-directores ou estudos preparatórios que foram ou serão empreendidos para assegurar a sua coerência. Todos os trabalhos deverão permitir definir a génese de uma rede europeia de auto-estradas do mar até 2009 e lançar a sua implantação;
- elaboração de um relatório anual para a Comissão, que será transmitido ao Parlamento Europeu e aos Estados-Membros envolvidos, sobre os progressos realizados na execução do projecto, os novos desenvolvimentos, regulamentares, técnicos, administrativos ou outros, susceptíveis de influenciar a execução dos vários projectos das auto-estradas do mar, e sobre as eventuais dificuldades e obstáculos que possam causar atrasos importantes. Este relatório incluirá igualmente a avaliação das necessidades financeiras para a execução e o bom funcionamento das auto-estradas do mar;
- a consulta regular das partes interessadas, em especial do sector privado, para identificar devidamente todos os elementos relativos ao desenvolvimento dos corredores das auto-estradas do mar, as possibilidades de financiamento dos investimentos públicos e privados considerados necessários, as modalidades de acesso a esses financiamentos e os obstáculos à criação de parcerias entre o sector público e privado.

Para além destas tarefas, a Comissão conta com o seu apoio a nível dos convites à apresentação de propostas, tendo em vista o apoio comunitário às redes transeuropeias e Marco Polo, ao abrigo do orçamento, que serão lançadas durante o período 2007-2013 das Perspectivas Financeiras.

Para esse efeito, a Comissão conta:

- que lhe apresente, até 31 de Março de 2008, um primeiro relatório intercalar para uso exclusivo da Comissão. O relatório abordará os progressos realizados, a fiabilidade da calendarização das despesas, o empenho dos Estados-Membros envolvidos e as condições a estabelecer para garantir a obtenção do máximo valor acrescentado do apoio financeiro comunitário;
- que lhe comunique as eventuais dificuldades encontradas na implantação das auto-estradas do mar, nomeadamente no que respeita ao arranque dos serviços, mas também a nível das conexões entre os portos e as restantes infra-estruturas da rede transeuropeia de transportes.

No exercício da sua missão, não poderá assumir compromissos em nome da Comissão sem o acordo prévio por escrito desta última. Assim, deve agir com inteira imparcialidade, independência e confidencialidade e utilizar do melhor modo os seus conhecimentos e competências profissionais com o objectivo exclusivo de servir os interesses das Comunidades.

Deve evitar situações que suscitem conflitos de interesses nos domínios em que seja solicitada a sua intervenção. Qualquer conflito de interesses que surja durante o seu mandato deve ser de imediato assinalado à Comissão.

Além disso, compromete-se a não utilizar nem revelar quaisquer documentos ou informações de que tenha tido conhecimento no exercício das suas funções, salvo se essas informações já forem do conhecimento público. Todos os resultados que obtenha são propriedade das Comunidades Europeias, que poderão utilizá-los e publicá-los se considerarem necessário.

No exercício da missão, não remunerada, ser-lhe-á atribuído um subsídio mensal fixo de 1 500 euros para despesas correntes. As despesas de missão ser-lhe-ão igualmente reembolsadas, de acordo com as normas em vigor na Comissão. Esta última facultar-lhe-á, ainda, apoio técnico e administrativo.

O Director das redes transeuropeias, responsável pela célula dos coordenadores europeus, é a pessoa de contacto na Direcção-Geral dos Transportes e da Energia e prestar-lhe-á toda a assistência necessária ao cumprimento das suas funções. O Director da "Logística, inovação, co-modalidade e transporte marítimo", responsável pelo desenvolvimento das auto-estradas do mar, estará estreitamente associado aos seus trabalhos. A Comissão garante-lhe, desde já, o seu inteiro apoio no desempenho da sua missão, bem como o apoio do colaborador que será designado para lhe prestar assistência no dia-a-dia a nível técnico e administrativo.

A Comissão está convicta de que o seu apoio, no qual confia plenamente, será crucial para o êxito das redes transeuropeias.

A Direcção-Geral dos Transportes e da Energia organizará regularmente reuniões entre os coordenadores europeus para partilha de informações e experiências.

A jurisdição belga será a única competente em matéria de validade, aplicação ou interpretação do presente contrato. O presente contrato será regido pela legislação belga.

Queira Vossa Excelência aceitar a expressão da minha mais elevada consideração.