

Bruxelas, 17 de dezembro de 2021
(OR. en)

15109/21

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

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	15 de dezembro de 2021
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2021) 812 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2021) 812 final.

Anexo: COM(2021) 812 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Estrasburgo, 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A presente proposta legislativa de revisão do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) constitui uma ação-chave do Pacto Ecológico Europeu e da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente. O objetivo do Regulamento RTE-T é desenvolver uma rede eficaz e multimodal a nível da UE de ferrovias, vias navegáveis interiores, rotas marítimas de curta distância e rodovias, que estejam conectadas com os nós urbanos, os portos marítimos e de navegação interior, os aeroportos e os terminais em toda a UE. A revisão considera primeiramente os problemas relacionados com a existência de normas insuficientes e/ou incompletas aplicáveis à infraestrutura da RTE-T e com a não integração de normas relativas às infraestruturas para combustíveis alternativos na RTE-T, que têm um impacto negativo no clima e no ambiente. Em segundo lugar, a RTE-T sofre de estrangulamentos na sua capacidade e de uma conectividade insuficiente da rede a todas as regiões, que dificultam a multimodalidade. Em terceiro lugar, é necessário eliminar a falta de segurança e fiabilidade da infraestrutura da RTE-T. Por último, os instrumentos de governação da rede tornaram-se inadequados face às novas necessidades e é necessário rever a configuração da RTE-T para melhorar a sua coerência com as outras políticas.

Por conseguinte, a revisão da RTE-T tem quatro objetivos principais. Em primeiro lugar, visa tornar os transportes mais ecológicos, estabelecendo uma base infraestrutural adequada para aliviar os congestionamentos de tráfego e reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e a poluição do ar e da água, favorecendo uma maior eficiência de cada modo de transporte e a uma atividade acrescida de modos de transporte mais sustentáveis. Pretende, em especial, aumentar a quota modal do transporte ferroviário, do transporte marítimo de curta distância e do transporte por vias navegáveis interiores, a fim de garantir uma repartição modal mais sustentável do sistema de transportes e, dessa forma, reduzir as suas externalidades negativas. Em segundo lugar, visa facilitar um transporte eficiente e contínuo, promovendo a multimodalidade e a interoperabilidade entre os diferentes modos de transporte da RTE-T e melhorando a integração dos nós urbanos na rede. A eliminação dos estrangulamentos e das ligações em falta e a melhoria da multimodalidade e da interoperabilidade do sistema europeu de transporte contribuirão para a realização do mercado interno. Em terceiro lugar, procura aumentar a resiliência da RTE-T contra as alterações climáticas e outros perigos naturais ou catástrofes de origem humana. A RTE-T tem de ser resiliente a possíveis impactos adversos das alterações climáticas, de modo a proteger os investimentos públicos e preservar a sua utilidade face ao novo clima. Esses investimentos devem apoiar a neutralidade climática, integrando os custos das emissões GEE na análise do custo-benefício. Por último, mas não menos importante, visa reforçar a eficiência dos instrumentos de governação da RTE-T, simplificando os procedimentos de notificação e monitorização e revendo a configuração da RTE-T.

Com base nesta política revista da RTE-T, devemos procurar construir uma rede transeuropeia de transportes fiável, contínua e de elevada qualidade, que garanta uma conectividade sustentável em toda a União Europeia, sem descontinuidades físicas, estrangulamentos ou ligações em falta até 2050. Esta rede contribuirá para o bom funcionamento do mercado interno, para a coesão económica, social e territorial da UE e para a realização dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu. Deverá ser desenvolvida, gradualmente, por etapas, respeitando prazos intermédios em 2030 e 2040.

A presente iniciativa faz parte do Programa de Trabalho da Comissão para 2021, como previsto no seu anexo I (novas iniciativas).

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

Sendo o principal pilar da política de infraestruturas de transporte da UE, o Regulamento RTE-T tanto atua como catalisador como depende de outras políticas complementares. As normas e os requisitos estabelecidos no Regulamento RTE-T estão diretamente relacionados com os objetivos e necessidades de outros setores/domínios do transporte e, por conseguinte, com outras legislações setoriais mais específicas. Tal significa, por exemplo, que a infraestrutura ferroviária da RTE-T — para garantir a continuidade do transporte e mobilidade transfronteiriços — tem de respeitar a legislação aplicável em matéria de interoperabilidade, estabelecida no quadro da política ferroviária. Do mesmo modo, a infraestrutura rodoviária da RTE-T tem de aplicar e respeitar a legislação da UE aplicável em matéria de segurança rodoviária. A execução das políticas setoriais também exige o estabelecimento de um quadro sólido através do Regulamento RTE-T, uma vez que a RTE-T define a rede infraestrutural necessária para executar outras medidas setoriais ou outros atos legislativos, incluindo fora da política da RTE-T.

O desempenho do Regulamento RTE-T, em relação a determinados indicadores, como as quotas modais, a melhoria da qualidade dos serviços e a utilização de infraestruturas de carregamento/abastecimento, depende de uma coordenação de esforços com outros domínios conexos. Tal aplica-se, em especial, às sinergias entre a RTE-T e a criação da infraestrutura para combustíveis alternativos (proposta AFIR), e entre a RTE-T e os sistemas de transporte inteligentes (STI), uma vez que ambos os domínios são intrinsecamente interdependentes. Por exemplo, se a proposta AFIR regula o fornecimento de pontos de carregamento/abastecimento na RTE-T, o Regulamento RTE-T garante a infraestrutura básica para a implantação alargada desses postos na perspetiva da rede europeia. Do mesmo modo, o regulamento STI regula a criação de sistemas de transporte inteligentes na RTE-T no quadro de um pacote mais amplo de medidas. Tanto o regulamento AFIR como o regulamento STI dependem da definição da RTE-T para poderem ser aplicados (ou seja, do âmbito geográfico de aplicação), que é fornecida pelos mapas do Regulamento RTE-T. Estas considerações aplicam-se igualmente a outras iniciativas do plano de ação «Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente», como a revisão do regulamento relativo aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias, a revisão do pacote relativo à mobilidade urbana ou o plano de ação NAIADES III. O Regulamento RTE-T definirá o alinhamento dos corredores europeus de transporte que substituirão os corredores de transporte ferroviário de mercadorias e os corredores da rede principal. Tal assegurará a coerência do desenvolvimento da rede e estimulará a criação de sinergias entre a infraestrutura e os aspetos operacionais da rede.

- **Coerência com outras políticas da União**

Adotado pela Comissão Europeia em dezembro de 2019, o Pacto Ecológico Europeu atribui uma importância central à ação climática, fixando o objetivo de neutralidade climática da UE até 2050. No domínio dos transportes, o Pacto Ecológico Europeu apela a uma redução de 90 % das emissões GEE provenientes dos transportes, para que a UE passe a ter uma economia com impacto neutro no clima até 2050, ao mesmo tempo que persegue a sua ambição de poluição zero.

Além disso, a RTE-T está estreitamente relacionada com as políticas das redes transeuropeias nos domínios da energia e das telecomunicações, existindo já disposições na legislação para explorar as sinergias entre as três políticas. Do mesmo modo, a RTE-T está também estreitamente relacionada com a política marítima, uma vez que o transporte marítimo é um dos principais setores da economia azul sustentável¹.

No que diz respeito aos fundos e financiamento da UE, o Regulamento RTE-T está diretamente relacionado com o Regulamento «Mecanismo Interligar a Europa (MIE)», uma vez que define os projetos de interesse comum que são elegíveis ao abrigo do MIE. Além

¹ Comunicação relativa a uma nova abordagem para uma economia azul sustentável na UE [COM(2021)240].

disso, a infraestrutura da RTE-T é largamente financiada pelos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) e, recentemente, pelo Fundo de Recuperação e Resiliência (FRR). Por último, a RTE-T é plenamente coerente com as políticas ambientais e climáticas da UE, como a estratégia e a legislação adotadas em matéria de biodiversidade, incluindo a Diretiva-Quadro Água, as Diretivas Aves e Habitats e a estratégia da UE para a adaptação às alterações climáticas².

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) (artigos 170.º a 172.º) prevê a criação e o desenvolvimento de redes transeuropeias nos domínios das infraestruturas de transporte, telecomunicações e energia³. De acordo com o TFUE, ação da União deve fomentar a interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais, bem como o acesso a essas redes. Em especial, deve ter em conta a necessidade de ligar as regiões insulares, sem litoral e periféricas às regiões centrais da União (artigo 170.º do TFUE). Para isso, deve estabelecer um conjunto de orientações com os objetivos, prioridades e principais linhas das ações previstas em matéria de redes transeuropeias. Deve igualmente identificar os projetos de interesse comum, realizar todas as ações que possam revelar-se necessárias para assegurar a interoperabilidade das redes, em especial no domínio da harmonização das normas técnicas, e pode apoiar projetos de interesse comum que beneficiem do apoio dos Estados-Membros. A União pode também contribuir para o financiamento de projetos específicos na área das infraestruturas de transporte, nos Estados-Membros, através do Fundo de Coesão, criado nos termos do disposto no artigo 177.º. Está igualmente prevista a possibilidade de cooperação com os países terceiros, para assegurar a interoperabilidade das redes (artigo 171.º do TFUE).

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

O TFUE estabelece que as redes transeuropeias devem permitir que os cidadãos da União, os operadores económicos e as coletividades regionais e locais beneficiem plenamente das vantagens decorrentes da criação de um espaço sem fronteiras internas. Devem, igualmente, ter em conta a necessidade de reforçar a coesão económica, social e territorial da União, e de promover um desenvolvimento harmonioso de toda a União.

Por conseguinte, a política da RTE-T extravasa, pela sua própria natureza, as fronteiras dos Estados-Membros, na medida em que visa a criação de uma rede única europeia que atravessa as fronteiras. É pois óbvio que uma rede europeia deste tipo não pode ser criada por um único Estado-Membro. Se cada Estado-Membro desenvolvesse separadamente esta infraestrutura, os interesses nacionais sobrepor-se-iam frequentemente ao interesse europeu. Consequentemente, perder-se-iam os benefícios da criação de uma rede europeia de transportes sustentável e de elevada qualidade. Nessa situação as questões relacionadas com a conectividade e a interoperabilidade transfronteiriças também não seriam suficientemente abordadas, uma vez que os Estados-Membros tendem a dar prioridade às ligações intranacionais, apesar de os projetos transfronteiriços serem essenciais para explorar plenamente os benefícios da rede e eliminar os estrangulamentos que geram os congestionamentos de tráfego. Tal não só implicaria um risco de não conectividade das viagens na Europa, como poderia resultar numa incoerência das abordagens de planeamento nacionais. Pelo contrário, a existência de diferentes normas e requisitos de interoperabilidade nos Estados-Membros da UE prejudicaria a continuidade dos fluxos de transporte na UE e agravaria mesmo os custos para os utilizadores. Globalmente, a criação de uma RTE-T contínua, sem descontinuidades físicas, e integrando soluções inteligentes e inovadoras, é

² Criar uma Europa resiliente às alterações climáticas — a nova Estratégia da UE para a Adaptação às Alterações Climáticas, COM(2021) 82 final.

³ Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, Título XVI, Redes Transeuropeias (artigos 170.º-172.º).

essencial para facilitar o mercado interno, reforçar a coesão e contribuir para a realização dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu.

Desde o seu estabelecimento como política da UE em 1993, em geral o valor acrescentado da política da RTE-T tem sido sempre fortemente afirmado pelos Estados-Membros, as regiões, os municípios e as partes interessadas do setor. O valor acrescentado da UE na RTE-T constituiu também uma das principais conclusões da avaliação realizada sobre o atual Regulamento RTE-T. Com efeito, os benefícios da concentração de esforços para criar uma rede comum de transporte à escala europeia são claramente reconhecidos e vão além da ação nacional isolada. A possibilidade de garantir uma base comum e coerente à escala da UE para identificar «projetos de interesse comum» e, dessa forma, articular os esforços de planeamento e de execução de um vasto leque de intervenientes, representa um valor acrescentado claro e amplamente reconhecido da RTE-T.

Tal aplica-se igualmente aos nós urbanos, dada a importância de uma boa conexão do tráfego urbano com o tráfego inter-regional e internacional. Com efeito, a importância dos nós urbanos na RTE-T ultrapassa o nível local, uma vez que as atividades de transporte da RTE-T começam e/ou terminam nesses nós, ou transitam por eles, exigindo uma boa coordenação entre os diferentes níveis para evitar estrangulamentos.

No entanto, a mobilidade urbana é e continuará a ser uma política que depende essencialmente da competência dos Estados-Membros (autoridades locais). A ação da UE deve continuar a limitar-se aos aspetos da mobilidade urbana que estão relacionados com o tráfego inter-regional e internacional. Tal aplica-se, igualmente, à manutenção das infraestruturas: os Estados-Membros são e continuarão a ser os principais responsáveis pela manutenção das infraestruturas, mas é essencial garantir através de regras mínimas no Regulamento RTE-T que a RTE-T continuará a prestar serviços de elevada qualidade aos cidadãos e empresas.

- **Proporcionalidade**

Tal como descrito no capítulo 7 da avaliação de impacto que acompanha a presente proposta, nenhuma das opções consideradas excede o necessário para alcançar os objetivos políticos globais. A intervenção proposta incentiva a transferência de um certo volume de transporte para modos de transporte mais sustentáveis, necessários para cumprir a ambição reforçada em matéria climática até 2030 e o objetivo geral de neutralidade climática até 2050. As várias opções consideradas procuram garantir um quadro político coerente e uma rede de transportes coerente e de elevada qualidade, que possam servir de base para as outras políticas setoriais cumprirem os seus objetivos. Foram definidas de modo a evitar um impacto desproporcionado nas autoridades públicas, nos operadores das infraestruturas e nos prestadores de serviços de mobilidade, nomeadamente melhorando e desenvolvendo o sistema de governação já estabelecido, como demonstrado na avaliação do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e na análise que serviu de base para a avaliação de impacto da revisão. Por conseguinte, as opções consideradas respeitam plenamente o princípio da proporcionalidade.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que se trata de uma proposta de revisão de um regulamento em vigor, afigura-se legítimo manter o mesmo tipo de instrumento jurídico.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES EX POST, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

• Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente

A avaliação do Regulamento RTE-T [SWD(2021)117 final]⁴ concluiu que a RTE-T garante a todos os intervenientes relevantes (ou seja, Estados-Membros, regiões, cidades, indústria dos transportes, gestores de infraestruturas de todos os modos de transporte e utilizadores) um quadro político comum para concluir gradualmente uma rede europeia de infraestruturas de transporte comum e coerente. Como tal, acrescenta uma perspetiva europeia ao planeamento das infraestruturas nacionais e considera as necessidades e os benefícios de uma forma mais ampla do que as abordagens nacionais individuais. No entanto, a avaliação concluiu igualmente que é necessário intensificar os esforços para poder alcançar novos objetivos políticos. Com efeito, desde o estabelecimento do Regulamento RTE-T em 2013, o contexto político mudou significativamente, em especial com a adoção do Pacto Ecológico Europeu, da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente e do Plano de Ação para a Poluição Zero. A relação entre as conclusões da avaliação *ex post*, incluindo as deficiências identificadas, e a proposta, é apresentada a seguir:

Principais conclusões da avaliação <i>ex post</i>	Proposta
Conclusões sobre a pertinência	
Os quatro objetivos específicos do Regulamento RTE-T continuam a ser pertinentes, e são igualmente importantes e complementares entre si.	A proposta mantém e desenvolve os objetivos específicos do regulamento.
A estrutura da configuração, bem como os prazos de conclusão de 2030 e 2050, demonstraram a sua adequação.	A proposta mantém, em geral, a estrutura da rede e os prazos de conclusão, mas acrescenta um novo prazo intermédio (2040) para permitir uma abordagem gradual até 2050.
No que diz respeito aos objetivos específicos de «eficiência do desenvolvimento de infraestruturas para facilitar o mercado interno» e «coesão social, económica e territorial», existe uma forte necessidade de avançar na definição de requisitos que melhorem a qualidade da infraestrutura da RTE-T.	A proposta procura reforçar a qualidade da RTE-T e assegurar que essa qualidade é mantida durante toda a vida da infraestrutura. São introduzidas novas medidas para promover a interoperabilidade e a acessibilidade da rede.
Sobre o objetivo específico de «sustentabilidade», é necessário superar a falta de adequação para permitir a descarbonização em consonância com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu. Não é possível alcançar uma redução de 90 % das emissões dos transportes até 2050 sem uma RTE-T adequada que permita a utilização de transportes mais ecológicos.	A proposta reforça as obrigações de acordo com o contributo necessário para realizar os objetivos do Pacto Ecológico Europeu, para todos os modos de transporte.
No que diz respeito ao objetivo específico de «aumentar os benefícios para os utilizadores», o Regulamento RTE-T deve melhorar a identificação, combinação e execução dos projetos na perspetiva de uma prestação integrada e «porta a porta» de serviços ao utilizador. A atual falta de adequação parece ser particularmente evidente no setor do transporte de passageiros	A proposta contém medidas destinadas a reforçar a perspetiva dos serviços e dos utilizadores na RTE-T, em especial no transporte de passageiros.
A complementaridade entre a rede principal e a rede global pode ser melhorada para ajudar a colmatar as lacunas ainda existentes em matéria de acessibilidade e conectividade e assegurar uma cobertura tão ampla e tão eficaz quanto possível dos novos parâmetros de qualidade da infraestrutura.	A proposta define medidas destinadas a harmonizar as normas e os requisitos entre os dois níveis da rede (rede global e rede principal), em domínios como as infraestruturas ferroviárias, os combustíveis

⁴ Avaliação do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes [SWD(2021)117 final de 26 de maio de 2021].

Principais conclusões da avaliação <i>ex post</i>	Proposta
	alternativos ou os nós urbanos.
Conclusões sobre a eficácia	
Globalmente, o Regulamento RTE-T tem permitido identificar de forma muito eficaz milhares de projetos através de um quadro político único à escala europeia.	O quadro adotado para identificar os projetos relacionados com a rede é mantido na proposta.
No entanto, subsistem atrasos num certo número de projetos, que resultam da complexidade dos procedimentos preparatórios, de divergências entre os objetivos europeus acordados e o planeamento nacional das infraestruturas e dos investimentos, ou da limitação de instrumentos de governação a nível da UE.	A proposta define medidas para assegurar a coerência dos interesses e responsabilidades nacionais com os objetivos da RTE-T, respeitando simultaneamente a subsidiariedade ⁵ .
A execução da RTE-T poderia ser reforçada — especialmente à luz dos novos desafios e objetivos (descarbonização, digitalização e riscos crescentes de crises imprevistas)	A proposta define medidas que reforçam os atuais instrumentos da UE (por exemplo, corredores da rede principal, planos de trabalho, decisões de execução da Comissão). Define também medidas destinadas a melhorar a resiliência da rede.
Os corredores da rede principal, incluindo os coordenadores europeus, revelaram-se um instrumento altamente pertinente e eficaz.	A proposta desenvolve e alarga o conceito de «corredor» e reforça o papel dos coordenadores europeus
Conclusões sobre a eficiência	
No que diz respeito às obrigações de notificação e monitorização estabelecidas no Regulamento RTE-T, estes instrumentos podem ainda ser reforçados e simplificados.	A proposta define medidas destinadas a simplificar os instrumentos de monitorização e facilitar os procedimentos de notificação.
A coordenação entre os corredores da rede principal e os corredores de transporte ferroviário de mercadorias originou ganhos de eficiência, mas não foram ainda explorados todos os benefícios de um melhor alinhamento dos dois instrumentos no planeamento dos investimentos e identificação de projetos.	A proposta assegura o alinhamento geográfico de ambos os instrumentos de corredor com os corredores europeus de transporte e reforça a coordenação entre os dois instrumentos.
Conclusões sobre a coerência e a coordenação	
A consecução dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu exige que a infraestrutura RTE-T esteja plenamente conforme com as disposições resultantes de outras iniciativas políticas nos domínios dos combustíveis alternativos (AFIR), da FuelEU Maritime e da ReFuelEU Aviation.	A proposta assegura a plena coerência com outras iniciativas políticas em matéria de combustíveis alternativos.
Necessidade de reforçar a coerência com os desafios da transição digital e outras novas tecnologias	A proposta assegura a plena coerência com outras iniciativas políticas em matéria de sistemas de transporte inteligentes.
Conclusões sobre o valor acrescentado da UE	
Globalmente, o valor acrescentado da política da RTE-T tem sido sempre fortemente afirmado pelos Estados-Membros, as regiões, os municípios e as partes interessadas do setor. A política da RTE-T também é objeto de interesse crescente fora da UE, nomeadamente nos Estados vizinhos, mas também noutras regiões do mundo, como a extensão das ligações de transporte terrestre à Ásia.	A proposta mantém a abordagem adotada para a participação dos países terceiros e vizinhos. A visão da UE para o alargamento da RTE-T aos países terceiros é tratada numa comunicação separada da Comissão.

⁵ A questão da complexidade e morosidade dos procedimentos preparatórios é também abordada na Diretiva (UE) 2021/1187 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que estabelece medidas para facilitar a realização da rede transeuropeia de transportes (RTE-T).

Principais conclusões da avaliação <i>ex post</i>	Proposta
O estabelecimento de uma base comum e coerente à escala da UE para identificar os «projetos de interesse comum» e, dessa forma, articular os esforços de planeamento e de execução de um vasto leque de intervenientes, constitui um valor acrescentado claro e amplamente reconhecido, que não seria possível sem o Regulamento (UE) n.º 1315/2013.	A proposta mantém e desenvolve o quadro da RTE-T destinado a garantir um planeamento e execução harmonizados da rede.

• Consultas das partes interessadas

Durante a fase de avaliação, foram realizadas as seguintes consultas junto das partes interessadas:

Consulta pública aberta: a Comissão, como primeira etapa do processo formal de revisão, realizou uma consulta pública aberta entre 24 de abril e 17 de julho de 2019. O questionário foi disponibilizado em todas as línguas oficiais da UE. A consulta obteve mais de 600 respostas de um amplo leque de partes interessadas, incluindo as autoridades públicas (internacionais a locais), os gestores de infraestruturas, os utilizadores de transportes comerciais, a sociedade civil e os cidadãos. Importa referir que mais de 150 partes interessadas — incluindo alguns Estados-Membros e as principais associações europeias — utilizaram esta primeira etapa para apresentar documentos manifestando a sua posição e identificando os pontos fortes e fracos da política e as oportunidades e necessidades futuras. Os resultados da consulta pública aberta foram analisados e integrados no processo de avaliação global.

Consultas específicas das partes interessadas: a abordagem adotada para a consulta de partes interessadas especializadas, designadas pelo consultante, consistiu em três elementos principais: inquéritos em linha, entrevistas e estudos de caso sobre questões de especial importância. As consultas específicas tiveram como objetivo recolher dados de grupos específicos de partes interessadas, aos níveis local, nacional e da UE. Em geral, as opiniões das partes interessadas revelaram uma elevada coerência e não se identificou qualquer distinção assinalável, exceto quando indicado em contrário na avaliação.

Inquéritos em linha: Entre 20 de janeiro e 16 de março de 2020, foi realizado um inquérito sob a forma de questionário, com vista a recolher dados sobre a perceção e a experiência das partes interessadas em relação ao Regulamento RTE-T, a sua aplicação e os resultados alcançados até à data, e conhecer as suas recomendações para a futura evolução das políticas da UE neste domínio. No total, foram contactadas mais de 2000 partes interessadas especializadas nos assuntos tratados para os inquéritos em linha, tendo a Comissão obtido um total de 198 respostas.

Entrevistas: No total, foram entrevistadas 44 partes interessadas, com base em amostras representativas dos respondentes ao inquérito dos grupos de partes interessadas pertinentes. O principal objetivo destas entrevistas semiestruturadas era obter informações aprofundadas sobre a aplicação do Regulamento RTE-T, os progressos alcançados e os fatores de sucesso/desafios na perspetiva das diferentes partes interessadas. As entrevistas complementaram a investigação documental, a consulta pública aberta e o inquérito, ajudando a explicar os dados quantitativos obtidos, colmatando eventuais lacunas, apoiando os estudos de caso temáticos e aprofundando questões essenciais sobre as quais os dados de outras fontes não eram claros ou necessitavam de maior explicação.

Estudos de caso: Além da avaliação geral do Regulamento RTE-T, foram realizados nove estudos de caso temáticos sobre domínios selecionados da RTE-T. Os estudos de caso incidiram em domínios que poderão ter deixado de ser pertinentes, como demonstrado pelos trabalhos da Comissão na fase de execução do Regulamento RTE-T, tendo em conta os

desenvolvimentos nos últimos anos e os desenvolvimentos futuros previsíveis. Foram organizados três *workshops* em linha com as partes interessadas, incluindo representantes da UE, partes interessadas do setor dos transportes e parceiros sociais, para validar os resultados e debater as conclusões e recomendações dos estudos de caso em matéria de mobilidade urbana (digitalização), inovação e novas tecnologias.

Na fase de avaliação de impacto, tiveram lugar as seguintes consultas junto das partes interessadas:

Foi realizada uma **consulta pública aberta adicional** na fase de avaliação de impacto, entre 10 de fevereiro e 5 de maio de 2021 no sítio Web EUSurvey. A consulta foi dividida em cinco secções, começando por uma pergunta geral sobre o regulamento, seguida de perguntas sobre as possíveis medidas adicionais e o enfoque do regulamento alterado. A consulta obteve um total de 496 respostas. As principais questões abordadas foram:

- Medidas que permitam a descarbonização e a redução das emissões de poluentes atmosféricos no sistema de transporte;
- Medidas relacionadas com a qualidade e a resiliência das infraestruturas;
- Medidas relacionadas com a inovação, a digitalização e a automatização; e
- Possíveis domínios de incidência das opções políticas.

Todos os contributos das partes interessadas foram considerados na elaboração da proposta. Se os contributos recebidos na fase de avaliação foram essencialmente utilizados para definir e melhorar as diferentes medidas a analisar mais aprofundadamente durante a avaliação de impacto, os contributos recebidos na fase de avaliação de impacto foram importantes para validar as medidas e opções escolhidas e, por conseguinte, para validar a abordagem adotada para a revisão do regulamento.

• **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Tribunal de Contas

O Tribunal de Contas efetuou várias auditorias e exames sobre as políticas relacionadas com as infraestruturas de transporte e a RTE-T, em especial a rede ferroviária europeia de alta velocidade, o transporte marítimo na UE, o transporte ferroviário de mercadorias na UE e as infraestruturas de transporte da UE⁶. Sempre que aplicável e em conformidade com as respostas dadas aos relatórios do Tribunal de Contas, a Comissão teve em consideração as recomendações pertinentes ao elaborar a presente proposta.

Avaliação

A avaliação do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes teve início em setembro de 2018 e baseou-se, em especial, no estudo sobre a avaliação da RTE-T da Coffey Consulting⁷ e no estudo sobre a revisão da política da RTE-T da Panteia⁸. O primeiro estudo analisou a totalidade do Regulamento RTE-T e recolheu informações de todas as partes interessadas e

⁶ Relatório Especial n.º 19/2018, Relatório Especial n.º 23/2016, Relatório Especial n.º 08/2016, Relatório Especial n.º 10/2020, mas também o Documento de análise n.º 09/2018 e o Relatório Especial n.º 19/2019.

⁷ «Support study for the evaluation of Regulation (EU) n.º 1315/2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network», <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (e estudos de casos conexos).

⁸ «Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in Member States», <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

modos de transporte, ao passo que o segundo visou principalmente as autoridades dos Estados-Membros. Foi adotada uma abordagem de triangulação normalizada para tratar as questões de avaliação sob diferentes ângulos: investigação documental, entrevistas e inquéritos.

Avaliação de impacto

A avaliação de impacto baseou-se nos estudos e análises efetuados pela Comissão. Além disso, a Comissão contratou uma equipa de consultores externos independentes (Ricardo Nederland B.V., líder do grupo, juntamente com Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) e M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)), para corroborar a avaliação de impacto em aspetos específicos: a avaliação das opções, a comparação das opções, a avaliação dos custos administrativos e a análise da consulta pública aberta. O estudo externo será publicado juntamente com a presente proposta. Além disso, o cenário de base foi desenvolvido pela E3Modelling através do modelo PRIMES-TREMOVE, partindo do cenário MIX das avaliações de impacto do pacote «Objetivo 55». Os modelos ASTRA e TRUST foram calibrados neste cenário de base pela M-FIVE e TRT, respetivamente.

• **Avaliação de impacto**

Para considerar adequadamente os objetivos da revisão da RTE-T, foram avaliadas três opções políticas (OP) relativamente aos seus impactos económicos, sociais e ambientais. A OP1 atualiza os atuais requisitos de qualidade e as normas aplicáveis à infraestrutura da RTE-T e estabelece uma base infraestrutural adequada para implantar os combustíveis alternativos e sistemas de transporte inteligentes. Além disso, inclui medidas para harmonizar e simplificar os atuais instrumentos de monitorização e notificação da RTE-T. Em termos da rede RTE-T, inclui igualmente uma revisão da rede de transportes e dos nós de transporte. A OP2 desenvolve a OP1 e representa uma alteração significativa, na medida em que introduz novas normas, mais ambiciosas para todos os modos de transporte, a fim de contribuir para a descarbonização, a redução da poluição, a digitalização, a resiliência e a segurança do sistema de infraestruturas de transporte. Além disso, é assegurada uma melhor integração dos nós urbanos na RTE-T através de requisitos específicos para gerir o tráfego de passageiros e mercadorias de/para as cidades. A opção preferida é a OP3, que permite acelerar a conclusão da RTE-T e antecipar o prazo de conclusão de certas normas e troços da rede de 2050 para 2040, mantendo simultaneamente os ambiciosos requisitos e normas introduzidos pela OP2. Além disso, prevê um desenvolvimento amplo e coerente da rede, que se traduz numa revisão substancial da configuração da RTE-T.

Em termos de resultados, a OP3 gera benefícios económicos significativos, nomeadamente um aumento de 0,4 % do PIB até 2030, 1,3 % até 2040 e 2,4 % até 2050, em comparação com o cenário de base. Tal corresponde a um aumento do PIB de 57 mil milhões de EUR até 2030, face ao cenário de base, de 229 mil milhões de EUR até 2040 e de 467 mil milhões de EUR até 2050. O aumento dos investimentos na RTE-T também gera emprego, estimando-se um aumento de 0,1 % do emprego até 2030, em comparação com o cenário de base, de 0,3 % até 2040 e de 0,5 % até 2050, ou seja, mais 200 000 trabalhadores até 2030, 561 000 até 2040 e 840 000 até 2050. A OP3 também obtém bons resultados em termos de transferência de atividades de transporte de mercadorias e passageiros para modos de transporte mais sustentáveis. A aplicação prevista de uma nova norma ao transporte ferroviário de passageiros (velocidade da linha de 160 km/h), a introdução do gabarito de carga P400 (que permite a circulação de semirreboques em vagões ferroviários) e a extensão de algumas normas ferroviárias da rede principal à rede global, juntamente com a extensão desta última, deverão aumentar a atividade de transporte ferroviário. Tal reflete-se igualmente numa maior quota do transporte ferroviário na repartição modal, em detrimento do setor rodoviário. Embora a quota modal do transporte por vias navegáveis interiores e marítimo se mantenha globalmente estável, a aplicação de novas normas permite ao setor absorver o crescimento previsto dos volumes de tráfego na UE-27 e do tráfego marítimo intra-UE. Além disso, prevê-se que a transição do modo rodoviário para modos com menos emissões, possibilitada pelo conjunto

de medidas da OP3, reduza as emissões de CO₂ e de poluentes atmosféricos. No período de 2021-2050, e em comparação com o cenário de base, estima-se uma redução dos custos externos das emissões de CO₂ de cerca de 387 milhões de EUR (expressos no valor atual) e uma redução dos custos externos da poluição atmosférica de 420 milhões de EUR. Além disso, a aplicação de normas de qualidade e dos dispositivos de segurança conexos em todos os troços da rede acima de um determinado limiar diário de tráfego deverá melhorar a segurança rodoviária, reduzindo o número de vítimas mortais e de feridos. A redução dos custos externos dos acidentes está estimada em cerca de 3 930 milhões de EUR (expressos no valor atual), no período de 2021-2050, em comparação com o cenário de base. A redução dos custos externos dos congestionamentos rodoviários interurbanos está estimada em cerca de 2 891 milhões de EUR, no mesmo período, em comparação com o cenário de base.

Em termos de custos, a opção preferida garante o melhor equilíbrio entre os objetivos alcançados e os custos globais de execução. Os investimentos realizados para implementar todas as medidas ao abrigo da OP3 estão estimados em 247,5 mil milhões de EUR, no período de 2021-2050, em comparação com o cenário de base. Por sua vez, os custos administrativos para o setor privado estão estimados em 8,6 milhões de EUR (expressos no valor atual), no período de 2021-2050, em comparação com o cenário de base, e os custos para as autoridades públicas em 25,4 milhões de EUR. Foi difícil quantificar outros impactos, relacionados com as emissões de ruído e a potencial perda de biodiversidade, uma vez que o impacto do ruído depende fortemente da situação local (em termos de tráfego), da biodiversidade existente no local em causa e das características das infraestruturas.

A modernização da infraestrutura necessária ao transporte ferroviário combinado e dos terminais é importante para que o transporte intermodal possa ser efetuado principalmente por caminho de ferro, vias navegáveis interiores ou transporte marítimo de curta distância, e para que os trajetos iniciais e/ou finais realizados por estrada sejam tão reduzidos quanto possível. Esta modernização das infraestruturas criará oportunidades para as PME, apesar de, em alguns segmentos, também operarem grandes empresas. As principais partes interessadas são as empresas ferroviárias no mercado do transporte de mercadorias, os operadores de terminais de transporte ferroviário de mercadorias, as empresas de transporte de mercadorias em veículos pesados e os operadores dos terminais de passageiros. No setor rodoviário, a melhoria das áreas de descanso e da situação dos estacionamento para o transporte de mercadorias em veículos pesados regionais e de longo curso beneficiará o grande número de pequenas empresas de transporte rodoviário de mercadorias em veículos pesados que são propriedade dos condutores e que se encontram entre as mais pequenas empresas do setor dos transportes, uma vez que dependem de uma rede de áreas de estacionamento densa e de qualidade.

A OP3 acrescenta uma dimensão importante ao objetivo de coesão da RTE-T, identificando os nós urbanos e integrando os terminais de transporte de passageiros/mercadorias, em todo o território da UE, que têm um papel crucial na conectividade regional. A OP3 também estimula da melhor forma a resiliência da infraestrutura RTE-T e a sua adaptação às alterações climáticas. Por último, a OP3 acrescenta um valor importante em termos de coerência com as outras políticas, revendo a configuração da rede RTE-T (por exemplo, criando corredores europeus de transporte, em substituição de dois tipos de corredores existentes: os corredores da rede principal e os corredores de transporte ferroviário de mercadorias).

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A presente iniciativa faz parte do programa de trabalho da Comissão para 2021 como previsto no seu anexo I (novas iniciativas) e não se insere no anexo II (iniciativas REFIT).

Melhora o funcionamento da política da RTE-T, reforçando a eficiência do quadro regulamentar no seu conjunto. Além disso, clarifica determinados requisitos e conceitos. Por exemplo, o conceito de «autoestradas do mar», tal como definido atualmente no regulamento, foi considerado demasiado complexo por um número significativo de peritos e promotores de

projetos. A avaliação do Regulamento RTE-T confirma que é desejável uma maior simplificação e a sua definição de acordo com um conceito abrangente e integrado de RTE-T, incluindo os portos, o transporte marítimo e todos os outros elementos da infraestrutura marítima, em benefício de todo o «Espaço Marítimo Europeu». Outro exemplo é o alinhamento dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias com os corredores da rede principal, que permite otimizar os instrumentos e evitar duplicações (por exemplo, a elaboração de planos de investimento exigida pelo regulamento relativo aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias, que deve ser simplesmente suprimida, uma vez que esses planos constituem uma duplicação dos planos de trabalho regularmente preparados pelos coordenadores europeus da RTE-T).

Foram identificadas duas outras simplificações com potenciais economias de custos:

- A introdução automatizada de dados no sistema TENtec, que permite um intercâmbio direto a partir da fonte dos dados (Estado-Membro, gestor da infraestrutura);
- A substituição dos planos de trabalho bienais dos coordenadores europeus e dos relatórios bienais de progresso sobre a execução da RTE-T pelos Estados-Membros por um plano de trabalho contendo as prioridades de desenvolvimento do corredor em causa de quatro em quatro anos e por um breve relatório anual sobre o estado de execução dos corredores, das autoestradas do mar (no futuro Espaço Marítimo Europeu) e do ERTMS.

Embora a proposta aumente os custos globais de execução para as autoridades, gera também melhorias, em especial ganhos económicos e de emprego, e permite formas de transporte mais sustentáveis que compensam consideravelmente o agravamento dos custos regulamentares.

- **Direitos fundamentais**

Ao estabelecer requisitos da infraestrutura pertinentes, a proposta reforçará a acessibilidade de todos os utilizadores, melhorando assim a acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e contribuindo para a igualdade de género.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A avaliação de impacto considera que os custos administrativos da proposta em relação ao cenário de base são moderados, sobretudo quando comparados com os ambiciosos planos de revisão da opção preferida. Com base no valor atual, no período de 2021-2050 os custos administrativos para as autoridades públicas foram estimados em 25,4 milhões de EUR (ou seja, 15,8 milhões de EUR para a Comissão Europeia⁹ e 9,6 milhões de EUR para as autoridades públicas dos Estados-Membros). Além disso, no período de 2021-2050, estima-se que a maior parte dos investimentos provenha de financiamento público (fundos públicos nacionais e fundos da UE) e ascenda a 244,2 mil milhões de EUR (expressos no valor normal), em comparação com o cenário de base.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e medidas de monitorização, avaliação e notificação**

A Comissão acompanhará os progressos, o impacto e os resultados da presente iniciativa através de um conjunto de instrumentos de governação, no âmbito da governação da RTE-T,

⁹ Estes custos resultam de uma estimativa efetuada no âmbito da avaliação de impacto, com base nos custos e experiência passados. Não devem ser entendidos como custos adicionais para a Comissão. Todas as dotações relacionadas com a RTE-T estão totalmente cobertas pelo orçamento do «Mecanismo Interligar a Europa» [Regulamento (UE) 2021/1153].

como a ação reforçada dos coordenadores europeus e respetivos planos de trabalho. A monitorização é reforçada no regulamento revisto.

A este respeito, os coordenadores europeus têm sido essenciais, uma vez que atuam como embaixadores da política da RTE-T e mediadores de todas as partes interessadas relevantes, que reúnem nos chamados «fóruns dos corredores». Este trabalho será incentivado através de um reforço da ação dos coordenadores europeus. Além disso, cada corredor europeu de transporte ou prioridade horizontal será apoiado por estudos específicos para monitorizar os progressos realizados no que diz respeito ao cumprimento das normas, dos prazos e das prioridades definidas. Tal traduz-se, por exemplo, num acompanhamento muito atento de todos os projetos previstos ou em curso relacionados com a RTE-T (análise da «reserva de projetos» e apresentação semestral de «relatórios de execução dos projetos»). Desta forma, os projetos são avaliados em termos da sua maturidade financeira e da sua situação em termos de autorização e adjudicação de contratos, de modo a detetar facilmente os problemas (por exemplo, atrasos) e planejar uma intervenção da Comissão e/ou dos coordenadores europeus. O novo regulamento possibilita também um recurso mais alargado do que no passado aos atos de execução. Os atos de execução não só fomentarão a definição de prioridades a nível nacional, como facilitarão a monitorização dos progressos realizados na RTE-T com base em metas neles definidas e acordadas. Como tal, constituem igualmente uma base sólida para monitorizar esses projetos, uma vez que os progressos regulares podem ser verificados por meta e podem ser tomadas medidas apropriadas em caso de atraso. Ao adotarem esses atos de execução, os Estados-Membros em causa acordam também na apresentação regular de relatórios sobre os progressos alcançados. Em matéria de acompanhamento, os progressos da RTE-T serão monitorizados em termos da conclusão técnica da infraestrutura da RTE-T de acordo com as normas definidas e os prazos fixados de 2030, 2040 e 2050. Por conseguinte, as normas e os requisitos serão os indicadores-chave do desempenho com base nos quais será monitorizado o êxito da RTE-T (por exemplo, percentagem da extensão de troços de transporte ferroviário de mercadorias que estão eletrificados e que admitem uma carga por eixo de 22,5 e comboios com 740 m de comprimento; número de portos marítimos com acesso ferroviário, etc.). Paralelamente, existe um acompanhamento constante através da base de dados TENtec, um poderoso sistema de informação que permitirá, no futuro, um intercâmbio automatizado de dados diretamente a partir da fonte de dados (Estado-Membro, gestor da infraestrutura) em tempo útil.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

A estrutura do regulamento revisto afasta-se da estrutura do regulamento atual. Deixa de se basear nos níveis de rede (principal e global) e passa a estar organizada por modo de transporte, o que permite uma melhor compreensão dos vários requisitos. Inclui requisitos e mapas específicos para os corredores europeus de transporte e o novo prazo intermédio de 2040. Os primeiros capítulos do regulamento explicam os objetivos gerais da RTE-T e a abordagem faseada adotada para concluir a rede. É constituído pelos seguintes capítulos principais:

Considerandos

Os considerandos incidem, em especial, no contributo da RTE-T para o Pacto Ecológico Europeu e os objetivos da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente. Especificam igualmente a relação entre a RTE-T revista e as restantes políticas de transporte relativas aos diferentes modos de transporte, e entre a RTE-T revista e os domínios de intervenção fora do setor dos transportes (por exemplo, as políticas ambiental e climática, social, de coesão e externa). Os considerandos destacam ainda certos aspetos do planeamento das infraestruturas aos níveis nacional e da UE e relativos aos fundos e financiamento.

Capítulo I: Princípios gerais

O capítulo 1 estabelece os princípios gerais do Regulamento RTE-T. Define o objeto e o âmbito de aplicação do regulamento. Contém as definições dos diferentes elementos do regulamento e da terminologia utilizada ao longo do texto. Além disso, introduz os objetivos do regulamento (coesão, sustentabilidade, eficiência e benefícios para os utilizadores) e explica a forma como devem ser alcançados. Este capítulo estabelece igualmente que a rede transeuropeia de transportes deve ser planeada, desenvolvida e explorada de uma forma eficiente em termos de recursos, cumprindo os requisitos ambientais nacionais e da UE aplicáveis. Os artigos seguintes descrevem a dimensão geográfica da estrutura da rede e dos corredores europeus de transporte (ETC). Por último, o capítulo 1 estabelece os princípios dos projetos de interesse comum e da cooperação com os países terceiros.

Capítulo II: Disposições gerais

O capítulo 2 contém as disposições gerais do regulamento que especificam a rede principal, a rede principal alargada e a rede global, e os corredores europeus de transporte (ETC), e estabelece a prioridade das medidas nas diferentes redes.

Capítulo III: Disposições específicas

O capítulo 3 contém as disposições específicas dos requisitos aplicáveis a cada modo de transporte abrangido pelo regulamento, tendo em vista:

- A definição das componentes da infraestrutura;
- Os requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global;
- Os requisitos da rede principal e da rede principal alargada;
- As prioridades adicionais.

Além disso, este capítulo contém disposições sobre os requisitos de revisão aplicáveis aos terminais multimodais de mercadorias e aos nós urbanos.

Capítulo IV: Disposições para garantir transportes inteligentes e resilientes

O capítulo 4 contém disposições adicionais sobre os requisitos do regulamento aplicáveis aos sistemas TIC para os transportes, os serviços sustentáveis, as novas tecnologias e a inovação, a segurança da infraestrutura, a resiliência, os investimentos de países terceiros, a manutenção e o ciclo de vida dos projetos, e a acessibilidade para todos os utilizadores.

Capítulo V: Implementação dos instrumentos dos corredores europeus de transporte e prioridades horizontais

O capítulo 5 considera a implementação dos corredores europeus de transporte e prioridades horizontais (Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário e Espaço Marítimo Europeu). Descreve os instrumentos dos ETC e as prioridades horizontais e contém disposições sobre a forma como devem ser coordenados e geridos. Este capítulo contém ainda disposições sobre os instrumentos de execução, como os planos de trabalho dos coordenadores e os atos de execução.

Capítulo VI: Disposições comuns

O capítulo 6 contém as disposições comuns do regulamento no que diz respeito às obrigações de notificação e monitorização, aos procedimentos de atualização da rede e aos princípios de colaboração com as partes interessadas públicas e privadas. Contém disposições relativas à coerência dos planos nacionais com a política de transportes da UE. Além disso, contém disposições relativas ao exercício da delegação, ao procedimento de comité, ao reexame do regulamento, aos procedimentos aplicáveis em caso de atraso na execução da rede e à

possibilidade de isenção. Por último, considera o impacto do regulamento noutros atos legislativos e a possível necessidade de proceder à sua alteração.

Anexos:

Os anexos do regulamento contêm mapas pormenorizados da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, listas dos nós urbanos e dos transportes abrangidos pelo presente regulamento, bem como a definição do alinhamento e dos mapas dos corredores europeus de transporte. Contêm igualmente mapas indicativos para os países vizinhos e especificações para os requisitos de desenvolvimento dos planos de mobilidade urbana sustentável. Contêm ainda um artigo que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e um quadro de correspondência entre o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e o presente regulamento.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando que:

- (1) A Comunicação da Comissão «Pacto Ecológico Europeu»³, de dezembro de 2019, estabelece um objetivo de neutralidade climática a alcançar pela União até 2050, bem como um objetivo claro de redução das emissões GEE líquidas em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990. Estes objetivos correspondem à meta definida no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴.
- (2) As emissões dos transportes representam cerca de 25 % do total de emissões GEE da União e estas emissões aumentaram nos últimos anos. Por conseguinte, o Pacto Ecológico Europeu apela a uma redução de 90 % das emissões GEE provenientes dos transportes, para que a UE se torne numa economia com impacto neutro no clima até 2050, enquanto, ao mesmo tempo, porfia na sua ambição de poluição zero⁵.

¹ JO C [...].

² JO C [...].

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

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

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

- (3) A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente⁶ define «marcos» para nortear o desenvolvimento do sistema europeu de transportes, tendo em vista os objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente. Preconiza um aumento da quota de mercado do tráfego ferroviário de mercadorias de 50 % até 2030 e a duplicação desse tráfego até 2050, um aumento da quota de mercado do transporte por vias navegáveis interiores e do transporte marítimo de curta distância de 25 % até 2030 e de 50 % até 2050, a duplicação do tráfego ferroviário de alta velocidade até 2030 e a sua triplicação até 2050; a circulação de, pelo menos, 30 milhões de automóveis e 80 000 camiões com zero emissões nas estradas europeias até 2030, e a quase totalidade de automóveis, carrinhas, autocarros e veículos pesados novos com zero emissões até 2050, a neutralidade carbónica das viagens coletivas programadas de menos de 500 km até 2030 na União, e a neutralidade carbónica de, pelo menos, 100 cidades na Europa até 2030.
- (4) A realização da rede transeuropeia de transportes cria condições favoráveis em termos de infraestrutura para tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis, acessíveis e inclusivos, disponibilizar amplamente alternativas sustentáveis num sistema de transporte multimodal e criar os incentivos adequados para impulsionar a transição, nomeadamente assegurando uma transição justa, em consonância com os objetivos apresentados na Recomendação (UE) do Conselho [...] de [...] destinada a assegurar uma transição justa para a neutralidade climática.
- (5) O planeamento, o desenvolvimento e a exploração da rede transeuropeia de transportes devem permitir a utilização de formas sustentáveis de transporte, promover soluções mais adequadas de transporte multimodal e interoperável e reforçar a integração intermodal de toda a cadeia logística, contribuindo para o bom funcionamento do mercado interno, através da criação das artérias necessárias para garantir um fluxo contínuo do transporte de passageiros e mercadorias em toda a União. Além disso, a rede deve ajudar a reforçar a coesão económica, social e territorial, assegurando a acessibilidade e a conectividade de todas as regiões da União, incluindo uma melhor conectividade das regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, rurais, insulares, periféricas e montanhosas, e das zonas escassamente povoadas. O desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deve também permitir uma mobilidade contínua, segura e sustentável de mercadorias e pessoas, em toda a sua diversidade, e contribuir para um maior crescimento económico e competitividade numa perspetiva global, garantindo as interconexões e a interoperabilidade das redes de transportes nacionais de uma forma sustentável e eficiente em termos de recursos.
- (6) O crescimento do tráfego provocou um aumento dos congestionamentos no transporte internacional. A fim de garantir a mobilidade dos passageiros e das mercadorias à escala internacional, a capacidade da rede transeuropeia de transportes e a sua utilização devem ser otimizadas e, se necessário, alargadas, eliminando os estrangulamentos existentes na infraestrutura e criando as conexões em falta nos Estados-Membros e entre eles, e, se adequado, com os países vizinhos, e tendo em conta as negociações em curso com os países candidatos e potenciais candidatos.
- (7) A rede transeuropeia de transportes consiste, em grande medida, na infraestrutura existente. A fim de alcançar plenamente os objetivos da nova política da rede transeuropeia de transportes, devem ser definidos requisitos uniformes em matéria de infraestruturas.
- (8) O desenvolvimento e a sustentabilidade da rede transeuropeia de transportes devem ser assegurados através construção de novas infraestruturas de transporte, da manutenção

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

e modernização das infraestruturas existentes e da adoção de medidas que promovam uma utilização eficiente da rede em termos de recursos.

- (9) Na execução dos projetos de interesse comum, devem ser devidamente consideradas as circunstâncias específicas do projeto individual em causa. Sempre que possível, devem ser exploradas sinergias com outras políticas, nomeadamente os aspetos relativos ao turismo, através da integração nas estruturas de engenharia civil (por exemplo, pontes ou túneis) de infraestruturas para ciclovias — incluindo as rotas EuroVelo —, ou as questões relativas à segurança, integrando novas tecnologias (por exemplo, a utilização de sensores nas pontes).
- (10) A fim de garantir infraestruturas de transporte eficientes e de elevada qualidade em todos os modos de transporte, o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deve ter em conta a segurança e proteção da circulação de passageiros e mercadorias, o seu contributo em matéria de alterações climáticas e o impacto das alterações climáticas e eventuais catástrofes naturais e de origem humana nas infraestruturas e na acessibilidade de todos os utilizadores de transportes, em especial nas regiões mais afetadas pelos efeitos adversos dessas alterações.
- (11) Ao planearem, adjudicarem e executarem projetos de interesse comum, os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem respeitar plenamente as disposições da Diretiva (UE) 2021/1187 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷.
- (12) Ao planearem as infraestruturas, os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem ter devidamente em conta as avaliações de risco e as medidas de adaptação destinadas a melhorar a resiliência, por exemplo, contra as alterações climáticas, as catástrofes naturais e as catástrofes de origem humana. Através de incentivos adicionais ao desenvolvimento de formas de transporte sustentáveis e de normas exigentes para as infraestruturas de transporte ecológicas, a realização da rede transeuropeia de transportes contribuirá para o princípio de não prejudicar significativamente os objetivos estabelecidos.
- (13) Tendo em conta a evolução das necessidades de infraestruturas da União e os objetivos de descarbonização, as conclusões do Conselho Europeu de julho de 2020, segundo as quais as despesas da UE deverão estar em consonância com os objetivos do Acordo de Paris e com o princípio de «não prejudicar», na aceção do artigo 17.º do Regulamento Taxonomia⁸, os projetos de interesse comum devem ser avaliados com vista a assegurar a coerência da política da RTE-T com os objetivos da União em matéria de política de transportes, ambiente e clima. Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem realizar avaliações ambientais dos planos e projetos, incluindo a avaliação do princípio de não prejudicar significativamente, com base nas mais recentes orientações e boas práticas disponíveis. Se a execução de um projeto de interesse comum prejudicar significativamente um objetivo ambiental ou climático, devem ser consideradas alternativas razoáveis.
- (14) Deve ser garantida a resiliência dos projetos de infraestruturas abrangidos pelo Regulamento RTE-T contra os possíveis impactos adversos das alterações climáticas, avaliando a sua vulnerabilidade climática e os riscos, e adotando, se necessário, as medidas de adaptação pertinentes. Os projetos que exijam uma avaliação de impacto ambiental devem ser sujeitos a uma avaliação da resiliência às alterações climáticas, e tanto os custos das emissões GEE como os efeitos positivos das medidas de atenuação

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

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

das alterações climáticas devem ser integrados na análise do custo-benefício. A avaliação da resiliência às alterações climáticas deve ser realizada com base nas mais recentes boas práticas e orientações disponíveis⁹. Esta medida contribui para a integração dos riscos relacionados com as alterações climáticas, bem como das avaliações da vulnerabilidade e do nível de adaptação às alterações climáticas, nas decisões de investimento e de planeamento abrangidas pelo orçamento da União.

- (15) Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem realizar avaliações ambientais dos planos e projetos de acordo com a legislação pertinente, a fim de evitar ou, quando tal não seja possível, mitigar ou compensar os impactos negativos no ambiente, como a fragmentação da paisagem, a impermeabilização dos solos e a poluição do ar e da água, bem como o ruído, e para proteger eficazmente a biodiversidade.
- (16) Os interesses das autoridades regionais e locais, bem como das pessoas afetadas pelos projetos de interesse comum, devem ser devidamente considerados nas fases de planeamento e construção dos projetos.
- (17) A definição da rede transeuropeia de transportes deve basear-se numa metodologia comum e transparente, e refletir o mais elevado nível de planeamento de infraestruturas na União. Deve ser multimodal, ou seja, incluir todos os modos de transporte e suas conexões, bem como os sistemas relevantes de gestão do tráfego e da informação relativa à viagem.
- (18) O desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes deve ser alcançado, gradualmente, em três fases, e ter como objetivo geral a realização de uma rede multimodal e interoperável à escala europeia, que respeite simultaneamente normas elevadas de qualidade e os objetivos gerais de neutralidade climática e ambientais da União: conclusão da rede principal até 2030, de uma rede principal alargada até 2040 e da rede global até 2050.
- (19) Além dos prazos de 2030 e 2050 já previstos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰, deve ser acrescentado um prazo intermédio até 2040 para garantir a conformidade da rede com o presente regulamento no que diz respeito à rede principal alargada que faz parte dos corredores europeus de transporte. O mesmo prazo intermédio deve igualmente aplicar-se às novas normas da rede principal que sejam acrescentadas aos requisitos já previstos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, de modo a permitir a realização atempada dos investimentos necessários.
- (20) A rede global deve ser uma rede de transportes à escala europeia que garanta a acessibilidade e a conectividade de todas as regiões da União, incluindo as regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, rurais, insulares, periféricas e montanhosas, e as zonas escassamente povoadas, e que reforce a coesão social, económica e territorial entre essas regiões. Os requisitos aplicáveis às infraestruturas da rede global devem ser estabelecidos com vista a promover o desenvolvimento de uma rede de elevada qualidade em toda a União.
- (21) A rede global deve estar suficientemente equipada com infraestruturas para os combustíveis alternativos, para poder dar um contributo efetivo a favor da transição

⁹ Comunicação da Comissão — Orientações técnicas sobre a resistência às alterações climáticas das infraestruturas no período 2021-2027 (JO C 373 de 16.9.2021, p. 1).

¹⁰ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

para uma mobilidade com zero emissões, em consonância com os «marcos» estabelecidos na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente.

- (22) Além da rede principal, deve ser definida uma rede principal alargada baseada nos troços prioritários da rede global que fazem parte dos corredores europeus de transporte.
- (23) A rede principal foi identificada com base numa metodologia de planeamento objetiva. Essa metodologia identificou os principais nós urbanos, portos e aeroportos, bem como os postos de passagem fronteiriços. Se possível, até 2030 deve ser assegurada a conexão entre esses nós e as ligações multimodais, desde que seja economicamente viável e exequível. A metodologia assegurou a interligação de todos os Estados-Membros e a integração das principais ilhas na rede principal.
- (24) A rede principal e respetivo prazo até 2030 e a rede principal alargada com um prazo até 2040 devem constituir a base da rede de transportes multimodal e sustentável, representando os nós e ligações estrategicamente mais importantes da rede transeuropeia de transportes, de acordo com as necessidades de tráfego. Devem estimular o desenvolvimento de toda a rede global e permitir que a ação da União incida nas componentes da rede transeuropeia de transportes com maior valor acrescentado europeu, em especial os troços transfronteiriços, as ligações em falta, os pontos de conexão multimodais e os principais estrangulamentos.
- (25) Certas normas atuais da rede principal devem ser estendidas à rede principal alargada e à rede global, a fim de explorar todos os benefícios da rede, reforçar a interoperabilidade entre os diferentes tipos de rede e permitir uma maior atividade de modos de transporte mais sustentáveis, incluindo através de uma maior digitalização e de outras soluções tecnológicas.
- (26) As isenções relativas a requisitos das infraestruturas aplicáveis à rede principal, à rede principal alargada e à rede global só devem ser permitidas em casos devidamente justificados e sob certas condições. Tal deve incluir os casos em que o investimento não seja justificável, ou quando existam condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, por exemplo em regiões ultraperiféricas e noutras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, ou em zonas escassamente povoadas, ou no caso de redes isoladas ou parcialmente isoladas.
- (27) Deve ser assegurada a integração da rede de infraestruturas terrestres, estabelecida através da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, com a dimensão marítima da rede transeuropeia de transportes. Para o efeito, deve ser criado um Espaço Marítimo Europeu verdadeiramente sustentável, inteligente, contínuo e resiliente, que abranja todas as componentes das infraestruturas marítimas da rede transeuropeia de transportes.
- (28) O Espaço Marítimo Europeu deve ser implementado em estreita cooperação com as estratégias europeias macrorregionais e relativas às bacias marítimas, que proporcionam um quadro adequado de cooperação territorial europeia, tanto a nível transnacional na União como a nível transfronteiriço com os países terceiros.
- (29) Os corredores de transporte ferroviário de mercadorias estabelecidos com base no Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ e os corredores da rede principal definidos no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 são instrumentos políticos complementares, que perseguem objetivos estreitamente relacionados, em especial para promover serviços de transporte sustentáveis, eficientes e seguros. Embora a cooperação tenha sido frutuosa em muitos aspetos, verificou-se

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

em certos casos uma sobreposição de atividades e a necessidade de melhorar o intercâmbio de informações. Além disso, os corredores de transporte ferroviário de mercadorias e os corredores da rede principal não estão totalmente alinhados geograficamente, o que limita a possibilidade de coordenação, por exemplo em questões como a aplicação dos requisitos das infraestruturas em toda a rede transeuropeia de transportes ou a melhoria da qualidade dos serviços ferroviários. Permanece, portanto, por explorar um importante potencial de racionalização, eficácia e sinergia.

- (30) Tal como referido na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, é necessário integrar os corredores da rede principal e os corredores de transporte ferroviário de mercadorias nos corredores europeus de transporte, a fim de aumentar as sinergias entre o planeamento das infraestruturas e a exploração dos transportes. Os corredores europeus de transporte devem servir de instrumento para desenvolver fluxos sustentáveis e multimodais de transporte de mercadorias e de passageiros na Europa, e para desenvolver infraestruturas interoperáveis de elevada qualidade e elevado desempenho operacional. Como tal, devem também servir de instrumento para concretizar a visão de criação de uma rede ferroviária altamente competitiva em toda a União.
- (31) Os corredores europeus de transporte devem incluir os principais fluxos de transporte de longo curso e consistir nos principais eixos europeus de transporte multimodal, baseados nas várias partes da rede transeuropeia de transportes, ser multimodais e abertos à inclusão de todos os modos de transporte abrangidos pelo presente regulamento, atravessar, pelo menos, duas fronteiras, e envolver, pelo menos, três modos de transporte.
- (32) Para criar a rede transeuropeia de transportes de uma forma rápida e coordenada, permitindo assim maximizar os efeitos de rede, os Estados-Membros em causa devem tomar medidas adequadas para assegurar a finalização dos projetos de interesse comum da rede principal, da rede principal alargada e da rede global nos prazos fixados, ou seja, em 2030, 2040 e 2050, respetivamente. Para o efeito, os Estados-Membros devem assegurar a coerência dos planos nacionais de transporte e investimento com as prioridades estabelecidas no presente regulamento e nos planos de trabalho dos coordenadores europeus.
- (33) É necessário identificar os projetos de interesse comum que contribuam para a realização da rede transeuropeia de transportes e seus objetivos, e que correspondem às prioridades definidas no presente regulamento. A execução desses projetos depende do seu grau de maturidade, do cumprimento dos procedimentos legais da União e nacionais, e da disponibilidade de recursos financeiros, sem prejuízo dos compromissos financeiros dos Estados-Membros ou da União.
- (34) Os projetos de interesse comum que visam desenvolver a rede transeuropeia de transportes em conformidade com os requisitos estabelecidos no presente regulamento têm valor acrescentado europeu, uma vez que contribuem para a criação de uma rede europeia de elevada qualidade, interoperável e multimodal, reforçando a sustentabilidade, a coesão, a eficiência ou os benefícios para os utilizadores. O valor acrescentado europeu é mais elevado quando, além do seu valor potencial apenas para o respetivo Estado-Membro, resulta numa melhoria significativa das conexões de transporte ou dos fluxos de transporte entre Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país terceiro. A fim de garantir a sua execução, tais projetos transfronteiriços devem ser objeto de uma intervenção prioritária da União.
- (35) Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem garantir que as avaliações dos projetos de interesse comum sejam realizadas de forma eficiente, evitando atrasos desnecessários.

- (36) Os projetos de interesse comum para os quais se pretende obter financiamento da União exigem a realização de uma análise dos custos e benefícios socioeconómicos, com base numa metodologia reconhecida, tendo em conta os benefícios e os custos sociais, económicos, climáticos e ambientais relevantes, e a adoção de uma abordagem que considere todo o ciclo de vida dos projetos. A análise dos custos e benefícios climáticos e ambientais deve basear-se na avaliação de impacto ambiental efetuada ao abrigo da Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹².
- (37) A fim de contribuir para os objetivos climáticos definidos no Pacto Ecológico Europeu de 90 % de redução das emissões GEE até 2050, deve ser analisado o impacto das medidas de redução dos projetos de interesse comum que consistam na introdução de novas infraestruturas de transporte ou na extensão ou modernização de infraestruturas existentes.
- (38) A cooperação com os países terceiros, incluindo os países vizinhos, é necessária para assegurar a interconexão e interoperabilidade das redes de infraestruturas da União e desses países. Tendo em conta o que precede, se for caso disso, a União deve promover projetos de interesse comum com esses países, avaliando e garantindo o cumprimento dos objetivos e dos requisitos da rede transeuropeia de transportes, para assegurar a interoperabilidade da rede da União.
- (39) Para conseguir a transformação do setor dos transportes num sistema verdadeiramente multimodal de serviços de mobilidade sustentáveis e inteligentes, a União deve construir uma rede de transportes de elevada qualidade com serviços ferroviários que cumpram uma velocidade mínima de linha. Um transporte ferroviário de passageiros competitivo oferece um elevado potencial de descarbonização do transporte. É necessário desenvolver uma rede ferroviária europeia de alta velocidade coerente e interoperável que ligue as suas capitais e as grandes cidades. As medidas que visam complementar as atuais linhas de alta velocidade com linhas de transporte de passageiros com uma velocidade mínima de 160 km/h deverão, por sua vez, gerar efeitos de rede e promover uma rede mais coerente e um maior número de passageiros que viajam de comboio. A conclusão de uma rede de elevado desempenho facilitará igualmente o desenvolvimento e a introdução de modelos novos ou diferentes de alocação da capacidade, como o horário de intervalos regulares possibilitados pela iniciativa para a remodelação do processo de horários («iniciativa TTR»).
- (40) Deve ser criada uma rede de transporte ferroviário de mercadorias mais sustentável, resiliente e fiável em toda a Europa, com vista a reforçar a competitividade do transporte combinado. As infraestruturas do transporte ferroviário combinado e dos terminais devem ser modernizadas para que o transporte intermodal possa ser efetuado principalmente por transporte ferroviário, transporte por vias navegáveis interiores ou transporte marítimo de curta distância, e para que os trajetos iniciais e/ou finais realizados por estrada sejam tão reduzidos quanto possível.
- (41) Dado que a implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) está a acelerar na Europa e que vários Estados-Membros já adotaram planos para a implantação deste sistema em todas as suas redes ferroviárias nacionais até 2040, é necessário ter em conta esta mudança de paradigma e fixar um prazo mais ambicioso para a implantação do ERTMS na rede global.
- (42) O ERTMS deve ser implantado de forma contínua não só na rede principal, na rede principal alargada e na rede global, incluindo nos nós urbanos, mas também nas vias de acesso aos terminais multimodais. Tal permitirá operações apenas com o ERTMS e reforçará a viabilidade económica das empresas ferroviárias.

¹² Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2011, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente (JO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

- (43) Dado que a implantação de um ERTMS de radiocomunicação contribui mais ainda para a eliminação das regras nacionais que afetam a exploração, os Estados-Membros devem garantir que, a partir de 2025, apenas seja utilizado este tipo de ERTMS e que, até 2050, toda a rede transeuropeia de transportes esteja equipada com um ERTMS de radiocomunicação.
- (44) A implantação do ERTMS deve ser acompanhada de um prazo regulamentar para o desmantelamento dos sistemas de classe B nas vias, para que o ERTMS passe a ser o único sistema de sinalização utilizado nos Estados-Membros. O desmantelamento dos sistemas de classe B utilizados nas vias ferroviárias trará poupanças de manutenção significativas para os gestores de infraestruturas, uma vez que a implantação do ERTMS mantendo sistemas adicionais nas vias durante um período prolongado é muito dispendiosa e complicada. Os sistemas de classe B devem ser desmantelados de uma forma coordenada, prevendo um período transitório suficiente, até 2040, para permitir que as empresas ferroviárias antecipem a mudança e adotem a estratégia de migração mais adequada. Tratando-se de um sistema, o ERTMS exige uma implantação sincronizada tanto a bordo como nas vias, e só podem ser obtidos plenos benefícios quando tanto as locomotivas como as vias ferroviárias estiverem equipadas.
- (45) As vias navegáveis interiores da Europa caracterizam-se por uma hidromorfologia heterogénea, que dificulta um desempenho coerente em todos os troços. As vias navegáveis interiores, especialmente os troços de corrente livre, podem ser fortemente afetadas pelas condições climáticas e meteorológicas. A fim de garantir um tráfego internacional fiável, respeitando simultaneamente a hidromorfologia e a legislação ambiental aplicável, os requisitos da RTE-T devem ter em conta a hidromorfologia específica de cada via navegável (por exemplo, rios de corrente livre ou regulados), bem como os objetivos das políticas ambientais e de biodiversidade. Esta abordagem deve ser considerada a nível das bacias hidrográficas.
- (46) Enquanto ponto de entrada e saída das infraestruturas terrestres da rede transeuropeia de transportes, os portos marítimos são importantes nós multimodais transfronteiriços, que servem não só de plataforma de transporte, mas também de porta de acesso ao comércio e aos polos industriais e energéticos, como no caso da implantação de instalações eólicas em alto-mar.
- (47) O transporte marítimo de curta distância pode contribuir significativamente para a descarbonização do transporte, através do transporte de um maior número de mercadorias e passageiros. O Espaço Marítimo Europeu deve ser promovido através da criação de novas rotas de transporte marítimo de curta distância, ou da otimização das rotas existentes, e do desenvolvimento dos portos marítimos e suas ligações com o interior, de modo a assegurar uma integração eficiente e sustentável com os outros modos de transporte.
- (48) O transporte rodoviário na União representa três quartos do total de transporte interior de mercadorias (em toneladas-quilómetro) e cerca de 90 % do total de transporte interior de passageiros (em número total de passageiros-quilómetro). Dada a importância do transporte rodoviário e o compromisso de melhorar a segurança rodoviária em consonância com os marcos definidos na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, é necessário melhorar a infraestrutura rodoviária do ponto de vista da segurança.
- (49) A rede transeuropeia de transportes deve assegurar uma multimodalidade eficiente que permita escolhas modais mais adequadas e sustentáveis para o transporte de pessoas e mercadorias, e a consolidação da carga em grandes volumes para o transporte de longo curso. Os terminais multimodais devem desempenhar um papel fundamental na realização deste objetivo.
- (50) Os nós urbanos assumem um papel importante na rede transeuropeia de transportes enquanto ponto de partida ou destino final («último quilómetro») dos passageiros e

mercadorias que circulam na rede, e são pontos de transferência dentro de cada modo de transporte ou entre diferentes modos de transporte. É preciso assegurar que os estrangulamentos da capacidade e a insuficiente conectividade das redes nos nós urbanos deixem de prejudicar a multimodalidade da rede transeuropeia de transportes.

- (51) A fim de garantir um quadro único eficaz que responda aos desafios da mobilidade urbana, os nós urbanos devem estabelecer um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), que consista num plano integrado, abrangente e a longo prazo para a mobilidade dos transportes de passageiros e mercadorias em toda a zona urbana funcional¹³. Esse plano deve incluir objetivos, metas e indicadores para aferir o desempenho atual e futuro dos sistemas de transportes urbanos, pelo menos, em matéria de emissões GEE, congestionamentos, acidentes e ferimentos, quotas modais e acesso aos serviços de mobilidade, bem como dados sobre a poluição atmosférica e sonora nas cidades.
- (52) Os Estados-Membros devem definir um programa nacional para promover a aplicação dos planos de mobilidade urbana sustentável e melhorar a coordenação entre as regiões e as cidades. Esse programa deve ajudar as regiões e as zonas urbanas a elaborar planos de mobilidade urbana sustentável de elevada qualidade e reforçar a monitorização e a avaliação da execução dos planos através de medidas legislativas, orientações, o reforço das capacidades, assistência e, se for caso disso, apoio financeiro.
- (53) A missão relativa às cidades inteligentes e com impacto neutro no clima, prevista no programa-quadro Horizonte Europa, visa garantir a neutralidade climática em 100 cidades na União até 2030. As cidades que participam nesta missão funcionarão como centros de experimentação e inovação, tendo em vista a participação de outras cidades até 2050.
- (54) Os serviços digitais de mobilidade multimodal contribuem para a integração dos diferentes modos de transporte, combinando várias ofertas de transporte numa única oferta. O seu desenvolvimento deverá ajudar a mudar os comportamentos a favor dos modos mais sustentáveis de transporte e da utilização de transportes públicos e modos ativos, como a deslocação a pé e de bicicleta.
- (55) São necessários sistemas de tecnologias da informação e comunicação (TIC) para os transportes, que permitam otimizar o tráfego, as operações de transporte e a segurança do tráfego, e melhorar os serviços conexos. Os fluxos de informação na rede de transporte e mobilidade devem ser facilitados, incluindo através da criação de um espaço de dados sobre a mobilidade da União. Deve ser disponibilizada informação aos passageiros sobre, nomeadamente, os sistemas de bilhética e reserva.
- (56) Os sistemas e serviços de transporte inteligentes, e as novas tecnologias, deverão impulsionar a implantação destes sistemas e serviços em todas as estradas da rede transeuropeia de transportes.
- (57) É necessário garantir um planeamento adequado da rede transeuropeia de transportes. Tal implica, igualmente, a aplicação de requisitos específicos em toda a rede em matéria de infraestruturas, sistemas TIC, equipamentos e serviços, incluindo os requisitos para a implantação da infraestrutura necessária aos combustíveis alternativos, tal como definido no Regulamento (UE) [...] do Parlamento Europeu e do Conselho [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos]¹⁴.

¹³ O conceito de «planos de mobilidade urbana sustentável» (PMUS) foi inicialmente proposto em 2013, no âmbito do pacote de medidas da UE para a mobilidade urbana (COM(2013)913 final, anexo I).

¹⁴ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de [...], relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L [...]).

Por conseguinte, é necessário assegurar o cumprimento adequado e concertado desses requisitos em toda a Europa, relativamente a cada modo de transporte e à sua interligação em toda a rede transeuropeia de transportes e não só, de modo a tirar proveito do efeito de rede, permitindo operações transeuropeias de transporte eficientes e sobre longas distâncias. A fim de assegurar a implantação de combustíveis alternativos em toda a rede rodoviária da rede transeuropeia de transportes, em consonância com os objetivos estabelecidos no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos], as referências à «rede principal» no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] devem ser entendidas como referências à «rede principal» como definida no presente regulamento. As referências à «rede global» no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] devem ser entendidas como referências à «rede principal alargada» e à «rede global» como definidas no presente regulamento.

- (58) A rede transeuropeia de transportes deve possibilitar a implantação em larga escala de novas tecnologias e inovações, como a infraestrutura 5G, capazes de reforçar a eficiência global do setor europeu dos transportes e a sua capacidade para garantir a segurança dos fluxos de passageiros através de meios eficientes e para tornar os meios transporte públicos ou ecológicos mais atrativos para os passageiros, bem como a redução da pegada de carbono do setor. Tal contribuirá, simultaneamente, para a realização dos objetivos do Pacto Ecológico Europeu e do objetivo de aumentar a segurança energética da União. Para isso, a disponibilidade de combustíveis alternativos e infraestruturas conexas deve ser melhorada em toda a rede transeuropeia de transportes.
- (59) Deve ser instalado um número suficiente de pontos de carregamento rápido para os veículos ligeiros e pesados, acessíveis ao público em toda a rede transeuropeia de transportes. Este objetivo deve assegurar uma plena conectividade transfronteiriça e permitir a circulação de veículos elétricos em toda a União. Os objetivos fixados com base na distância percorrida para a rede transeuropeia de transportes, como definidos no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos], visam assegurar uma cobertura mínima de pontos de carregamento elétrico nas principais redes rodoviárias da União.
- (60) As infraestruturas de carregamento acessíveis ao público ao longo da rede transeuropeia de transportes, como definido no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos], devem ser complementadas através de requisitos para a sua implantação nos terminais multimodais e plataformas multimodais de passageiros, para permitir o carregamento dos camiões de longo curso durante a carga e descarga ou o repouso do condutor, e carregamento dos autocarros nas plataformas multimodais de passageiros. A fim de assegurar a livre circulação, sempre que os terminais ou interfaces de passageiros recebam apoio da União ou público, o acesso a estas infraestruturas para efeitos de carregamento deve ser efetuado de forma justa, transparente e não discriminatória, evitando práticas de «aprisionamento» (*lock-in*) das empresas ou eventuais distorções da concorrência. Os preços devem ser fixados de forma transparente e não discriminatória para todas as empresas ou pessoas autorizadas, quando as infraestruturas de carregamento sejam construídas com financiamento da União ou público.
- (61) A falta de segurança, proteção e fiabilidade das infraestruturas, causada por catástrofes naturais, incluindo acontecimentos relacionados com o clima e outras ocorrências excecionais, como as pandemias, as catástrofes de origem humana (por exemplo, acidentes), ou por perturbações resultantes de atos intencionais como o terrorismo e os ciberataques, afeta gravemente a eficiência e o funcionamento da rede transeuropeia de transportes. Por exemplo, certos acidentes causados por várias catástrofes naturais devidas a fenómenos meteorológicos extremos interromperam significativamente os

fluxos de transporte nos últimos anos. A resiliência da rede de transportes às alterações climáticas, aos riscos naturais, às catástrofes de origem humana e a outras perturbações deve, por conseguinte, ser melhorada, com base nas medidas de avaliação dos riscos e de reforço da resiliência tomadas por entidades críticas para o setor dos transportes nos termos da Diretiva [...] relativa à resiliência das entidades críticas¹⁵.

- (62) Tendo em conta a experiência adquirida com a gestão da crise durante a pandemia de COVID-19¹⁶ e a fim de evitar perturbações e contingências de tráfego no futuro, ao planearem as infraestruturas de transporte os Estados-Membros devem ter em conta a segurança e a resiliência dessas infraestruturas às alterações climáticas, aos riscos naturais, às catástrofes de origem humana e a outras perturbações que afetem o funcionamento do sistema de transportes da União. Para isso, é importante que os corredores europeus de transporte também incluam linhas alternativas, que possam ser utilizadas em caso de congestionamento ou outros problemas nas rotas principais. Além disso, dada a sua natureza multimodal, um modo de transporte poderá substituir outro em caso de emergência.
- (63) A participação de empresas — incluindo empresas detidas ou controladas por pessoas singulares de países terceiros ou empresas de países terceiros (incluindo empresas estabelecidas em países terceiros) — pode acelerar a realização da rede transeuropeia de transportes. No entanto, em determinadas circunstâncias, a participação de uma empresa detida ou controlada por uma pessoa singular de um país terceiro ou por uma empresa de um país terceiro em projetos de interesse comum, ou a sua contribuição para esses projetos, pode comprometer a segurança e a ordem pública na UE. Sem prejuízo do mecanismo de cooperação previsto no Regulamento (UE) n.º 2019/452¹⁷, e complementarmente a esse mecanismo, é necessária uma maior sensibilização para essa participação ou contribuição, a fim de permitir a intervenção das autoridades públicas caso essa participação ou contribuição seja suscetível de afetar a segurança ou a ordem pública na União e não esteja abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/452.
- (64) A manutenção é e continuará a ser principalmente um dever dos Estados-Membros, mas é importante que a rede transeuropeia de transportes — uma vez construída — seja devidamente mantida para garantir uma elevada qualidade dos serviços. Deve ser adotada uma abordagem baseada no ciclo de vida da infraestrutura, ao planear e adjudicar os projetos.
- (65) A fim de garantir a execução das partes da rede transeuropeia de transportes de maior importância estratégica dentro dos prazos previstos, é importante adotar uma abordagem centrada nos corredores para coordenar os diferentes projetos numa base transnacional e sincronizar o desenvolvimento dos corredores, maximizando assim os benefícios da rede.
- (66) Os corredores europeus de transporte devem ajudar a desenvolver a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes de forma a eliminar os estrangulamentos, reforçar as

¹⁵ Esta diretiva baseia-se na Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à resiliência das entidades críticas, COM/2020/829 final.

¹⁶ Comunicação da Comissão sobre a implementação de corredores verdes ao abrigo das orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais C(2020)1897 final (JO C 96 I de 24.3.2020, p. 1) e Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu e ao Conselho, de 28 de outubro de 2020, «Melhorar os corredores verdes dos transportes para manter a atividade económica no período de ressurgimento da pandemia de COVID-19» COM(2020)685 final.

¹⁷ Regulamento (UE) 2019/452 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, que estabelece um regime de análise dos investimentos diretos estrangeiros na União (JO L 79I de 21.3.2019, p. 1).

ligações transfronteiriças e melhorar a eficiência e a sustentabilidade. Esses corredores deverão contribuir para a coesão através de uma cooperação territorial reforçada. Deverão contribuir também para a realização de objetivos mais abrangentes da política de transporte e facilitar a interoperabilidade, a integração modal e as operações multimodais. A abordagem de corredor deverá ser transparente e clara, e a gestão desses corredores não deverá originar custos ou ónus administrativos adicionais.

- (67) Em acordo com o Estado-Membro em causa, os coordenadores europeus devem facilitar a implementação coordenada dos corredores europeus de transporte e das duas prioridades horizontais (ERTMS e Espaço Marítimo Europeu). Devem facilitar a adoção de medidas para estabelecer uma estrutura de gestão adequada e identificar os investimentos prioritários nos corredores europeus de transporte e nas duas prioridades horizontais.
- (68) Os quadros europeu e nacionais de planeamento e execução das infraestruturas de transporte, bem como os planos de trabalho dos coordenadores europeus, devem contribuir para o rápido planeamento e programação dos investimentos necessários à consecução dos objetivos do presente regulamento.
- (69) Os planos de trabalho dos coordenadores europeus devem ser utilizados para promover a cooperação entre todas as partes interessadas pertinentes, reforçar a complementaridade com as ações dos Estados-Membros e dos gestores de infraestruturas e, em especial, para definir as metas e prioridades dos investimentos. Com base nos planos de trabalho, a Comissão deve adotar atos de execução que estabeleçam as prioridades em matéria de planeamento de infraestruturas e de financiamento.
- (70) A base técnica dos mapas que especificam a rede transeuropeia de transportes é fornecida pelo sistema interativo de informação geográfica e técnica desta rede (TENtec).
- (71) Tendo em conta o Plano de Ação da União para a Mobilidade Militar, de março de 2018¹⁸, a Comissão deve avaliar a necessidade de adaptar a rede transeuropeia de transportes para refletir a utilização militar da infraestrutura. Com base na análise das diferenças entre a rede transeuropeia de transportes e as necessidades militares¹⁹, as estradas e os caminhos de ferro adicionais devem ser incluídos na rede transeuropeia, a fim de reforçar as sinergias entre as redes de transporte civis e militares.
- (72) A fim de maximizar a coerência entre as orientações e a programação dos instrumentos financeiros relevantes disponíveis a nível da União, o financiamento da rede transeuropeia de transportes deve cumprir o disposto no presente regulamento e basear-se, em particular, no Regulamento (UE) n.º 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰. Além disso, o financiamento da rede deve também basear-se nos fundos e instrumentos de financiamento previstos noutra legislação da União, incluindo o InvestEU, o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, a Política de Coesão, o programa Horizonte Europa e outros instrumentos de financiamento criados pelo Banco Europeu de Investimento. Para permitir o financiamento de projetos de interesse comum, as referências a «plataformas logísticas multimodais», «autoestradas

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

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

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

do mar» e «aplicações telemáticas» no Regulamento (UE) 2021/1153 devem ser entendidas, respetivamente, como referências a «terminais multimodais de mercadorias», «Espaço Marítimo Europeu» e «sistemas TIC para os transportes», tal como definidos no presente regulamento. Para o mesmo efeito, as referências à «rede principal» no Regulamento (UE) 2021/1153 devem entender-se como incluindo a «rede principal alargada» como definida no presente regulamento.

- (73) A realização dos objetivos da rede transeuropeia de transportes, em especial no que diz respeito à descarbonização e digitalização do sistema de transportes na União, exige um quadro regulamentar sólido. Os Estados-Membros devem implementar reformas ambiciosas para fazer face aos desafios do transporte sustentável identificados no Semestre Europeu. O Mecanismo de Recuperação e Resiliência apoia tanto as reformas como os investimentos que visem tornar os transportes mais sustentáveis, reduzir as emissões e melhorar a segurança e a eficiência. As medidas relevantes para esse efeito estão incluídas nos planos de recuperação e resiliência aprovados.
- (74) A fim de atualizar os mapas e a lista de portos, aeroportos, terminais e nós urbanos incluídos nos anexos I e II, para ter em conta eventuais alterações resultantes da utilização efetiva de certos elementos da infraestrutura de transportes, analisados de acordo com os limiares quantitativos pré-estabelecidos, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito às alterações dos anexos I e II. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor²¹. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (75) Algumas partes da rede são geridas por outros intervenientes que não os Estados-Membros. No entanto, os Estados-Membros são responsáveis por garantir a correta aplicação das regras que governam a rede no seu território.
- (76) Para assegurar uma aplicação simples e eficaz das obrigações estabelecidas no presente regulamento, a Comissão apoia os Estados-Membros através do Instrumento de Assistência Técnica²², que fornece competências técnicas específicas para definir e executar reformas, incluindo para promover o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.
- (77) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, devem ser atribuídas competências à Comissão para a adoção de atos de execução que especifiquem os níveis de água de referência e os requisitos mínimos por bacia hidrográfica (bom estado de navegação), que definam uma entidade única para a construção e gestão de projetos de infraestruturas transfronteiriças de interesse comum, e que estabeleçam uma metodologia para os dados da mobilidade urbana a recolher pelos Estados-Membros, e para a adoção de atos de execução para cada plano de trabalho dos corredores europeus de transporte e das duas prioridades horizontais, bem como para a execução de troços específicos dos corredores europeus de transporte ou implementação de requisitos específicos das infraestruturas de transporte desses

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

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

corredores ou prioridades. Essas competências devem ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²³.

- (78) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, o estabelecimento e o desenvolvimento coordenados da rede transeuropeia de transportes, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à necessidade de coordenar esses objetivos, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. De acordo com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos.
- (79) É necessário alterar o Regulamento (UE) 2021/1153 para adaptar as suas disposições com vista à integração dos corredores da rede principal nos corredores europeus de transporte. A definição e o alinhamento dos corredores europeus de transporte serão estabelecidos no presente regulamento e substituirão os corredores da rede principal, tal como definidos nesse regulamento.
- (80) É necessário alterar o Regulamento (UE) n.º 913/2010 para adaptar as suas disposições com vista à integração dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias nos corredores europeus de transporte.
- (81) O Regulamento (UE) n.º 1315/2013 deve ser revogado,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

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

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

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

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

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (a) «Projeto de interesse comum», qualquer projeto realizado nos termos do presente regulamento;
- (b) «País vizinho», um país abrangido pela Política Europeia de Vizinhança, pela Política de Alargamento e pelo Espaço Económico Europeu, pela Associação Europeia de Comércio Livre ou pelo Acordo de Comércio e Cooperação UE-Reino Unido;
- (c) «Região NUTS», uma região definida na Nomenclatura das Unidades Territoriais Estatísticas;
- (d) «Troço transfronteiriço», o troço que garante a continuidade de um projeto de interesse comum em ambos os lados de uma fronteira, entre os nós urbanos mais próximos de uma fronteira entre dois Estados-Membros ou entre um Estado-Membro e um país vizinho;
- (e) «Estrangulamento», um obstáculo físico, técnico, funcional, operacional ou administrativo que provoca uma falha do sistema, afetando a continuidade dos fluxos de longa distância ou transfronteiriços;
- (f) «Nó urbano», uma zona urbana onde certos elementos da infraestrutura de transporte da rede transeuropeia de transportes, nomeadamente portos, incluindo terminais de passageiros, aeroportos, estações de caminhos de ferro, terminais de autocarros, plataformas e instalações logísticas e terminais de mercadorias, localizados nessa zona urbana ou em seu redor, estão conectados com outros elementos dessa infraestrutura e com as infraestruturas de tráfego regional e local;
- (g) «Rede isolada», a rede ferroviária de um Estado-Membro, ou parte dela, com uma bitola diferente da bitola nominal da norma europeia (1435 mm), para a qual determinados grandes investimentos de infraestrutura não se justificam em termos de rentabilidade económica, devido às especificidades da rede em causa decorrentes do seu afastamento geográfico ou da sua localização periférica;
- (h) «Gestor de infraestrutura», qualquer entidade ou empresa responsável, em especial, pela construção ou manutenção de uma infraestrutura de transporte, incluindo a gestão dos sistemas de controlo e de segurança da infraestrutura;
- (i) «Transporte multimodal», o transporte de passageiros ou de mercadorias, ou ambos, que utiliza dois ou mais modos de transporte;

- (j) «Serviços digitais de mobilidade multimodal», os serviços definidos no artigo 4.º da Diretiva (UE) [...] que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes²⁴;
- (k) «Interoperabilidade», a capacidade da infraestrutura, tendo em conta todas as condições regulamentares, técnicas e operacionais, e incluindo a infraestrutura digital de um modo de transporte ou segmento, para garantir fluxos de tráfego seguros e contínuos cumprindo os níveis de desempenho exigidos para um modo ou segmento da infraestrutura;
- (l) «Plataforma multimodal de passageiros», um ponto de conexão entre, pelo menos, dois modos de transporte de passageiros, onde são garantidos o fornecimento de informações de viagem, o acesso ao transporte público e as correspondências entre os diferentes modos de transporte, incluindo instalações de estacionamento e transporte («Park and Ride») e de acesso a modos ativos de deslocação, e que funciona como interface entre os nós urbanos e as redes de transporte de longo curso;
- (m) «Terminal multimodal de mercadorias», uma estrutura equipada para o transbordo entre, pelo menos, dois modos de transporte, ou entre dois sistemas ferroviários diferentes, e para o armazenamento temporário de mercadorias, como os portos marítimos e de navegação interior, os aeroportos e os terminais rodoferroviários, incluindo as plataformas logísticas multimodais referidas no Regulamento (UE) 2021/1153;
- (n) «Plataforma logística», uma zona com ligação direta à infraestrutura de transporte da rede transeuropeia de transportes, que inclui, no mínimo, um terminal de mercadorias, e que permite a realização de atividades logísticas;
- (o) «Plano de mobilidade urbana sustentável» (PMUS), um documento para o planeamento estratégico da mobilidade, destinado a melhorar a mobilidade no interior da zona urbana funcional (incluindo as zonas de deslocação pendular de passageiros), e a acessibilidade a essa zona, para pessoas, empresas e bens;
- (p) «Modos ativos», o transporte de pessoas ou mercadorias, através de meios não motorizados, baseado na atividade física humana;
- (q) «Sistemas TIC para os transportes», sistemas de tecnologias de informação e comunicação e aplicações que utilizam tecnologias de informação, comunicação, navegação ou posicionamento/localização, para tratar, armazenar e trocar os dados e informações necessários para gerir eficazmente a infraestrutura, a mobilidade e o tráfego da rede transeuropeia de transportes, para notificar informações relevantes às autoridades e para prestar serviços com valor acrescentado aos cidadãos, expedidores e operadores, incluindo os sistemas para garantir uma utilização da rede resiliente, segura, ecológica e eficiente em termos de capacidade. Incluem, nomeadamente, os sistemas, tecnologias e serviços referidos nas alíneas r) a x), e podem, também, incluir dispositivos de bordo e as componentes de infraestrutura correspondentes;
- (r) «Sistema de transporte inteligente» (STI), um sistema na aceção do artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte

²⁴ Diretiva 2021/ ... que altera a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L [...]).

inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte²⁵;

- (s) «Sistemas de informação e monitorização do tráfego de navios» (VTMIS), os sistemas implantados para monitorizar e gerir o tráfego e o transporte marítimos, utilizando a informação dos sistemas de identificação automática de navios (AIS), dos sistemas de identificação e seguimento de longo alcance de navios (LRIT) e dos sistemas de radar costeiros e comunicações via rádio, previstos na Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶, e que incluem a integração do sistema nacional de informações marítimas através do SafeSeaNet;
- (t) «Serviços de informação fluvial» (RIS), tecnologias de informação e de comunicação utilizadas pelo transporte por vias navegáveis interiores, como definidos no artigo 3.º, alínea a), da Diretiva 2005/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁷;
- (u) «Ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo» (EMSWe), o quadro jurídico e técnico da transmissão eletrónica de informações relativas às obrigações de declaração das escalas portuárias na União, composto por uma rede de plataformas nacionais únicas para o setor marítimo e outras componentes harmonizadas, como previsto no Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸;
- (v) «Sistema de gestão do tráfego aéreo/Serviço de navegação aérea» (sistema ATM/ANS), os sistemas e componentes utilizados para a prestação de serviços de gestão do tráfego aéreo ou de navegação aérea, ou ambos;
- (w) «Sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário» (ERTMS), o sistema definido no anexo, ponto 2.2, do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão²⁹;
- (x) «ERTMS de radiocomunicação», um ERTMS de nível 2 ou 3 que utiliza a radiocomunicação para o envio de autorizações de movimento ao comboio nos termos do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão³⁰;
- (y) «Sistemas de classe B», sistemas antigos de proteção de comboios e de radiocomunicações vocais, tal como definidos no anexo, ponto 2.2, do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão;
- (z) «Porto marítimo», uma zona, terrestre e marítima, que compreende esta infraestrutura e os equipamentos que permitem, principalmente, a receção de navios, a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a receção e entrega dessas mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros, da tripulação e de outras

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

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

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

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

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

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

peças, e quaisquer outras infraestruturas necessárias aos operadores de transportes dentro da zona portuária;

- (aa) «Transporte marítimo de curta distância», o tráfego marítimo de mercadorias e passageiros entre portos situados em águas geográficas dos Estados-Membros ou entre um porto situado nas águas dos Estados-Membros e um porto situado nas águas de um país terceiro vizinho com faixa costeira nos mares confinados que limitam territorialmente a União;
- (ab) «Informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias» (eFTI), a comunicação eletrónica de informações regulamentares entre os operadores económicos e as autoridades competentes, em conformidade com o Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho³¹;
- (ac) «Céu Único Europeu» (SES), os procedimentos estabelecidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004³², (CE) n.º 550/2004³³, (CE) n.º 551/2004³⁴ e (UE) 2018/1139³⁵ do Parlamento Europeu e do Conselho, para reforçar as normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral;
- (ad) «Vertiporto», uma área utilizada para a aterragem e a descolagem de aeronaves de aterragem e descolagem vertical (VTOL);
- (ae) «Porto espacial», uma instalação de ensaio e lançamento de aeronaves espaciais;
- (af) «Projeto SESAR», um projeto do programa de investigação no domínio da gestão do tráfego aéreo do Céu Único Europeu, o pilar tecnológico da iniciativa do Céu Único Europeu (SES);
- (ag) «Projeto Ferroviário Europeu», um projeto da empresa comum «Setor Ferroviário Europeu», ou da sua antecessora «Shift2Rail»;
- (ah) «Plano Diretor Europeu ATM», o principal instrumento de planeamento para a modernização da gestão do tráfego aéreo (ATM), que define as prioridades de desenvolvimento e implantação necessárias para a realização do SESAR, como aprovado na Decisão 2009/320/CE do Conselho³⁶;
- (ai) «Governança dos corredores de transporte de mercadorias», os órgãos de governação referidos no artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010;
- (aj) «Manutenção», as atividades que devem ser realizadas de forma rotineira, periódica ou em situações de emergência, para que seja possível utilizar os ativos durante o ciclo de vida útil previsto com o mesmo nível de serviço e de segurança, em conformidade com o presente regulamento;

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

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

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

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

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

³⁶ Decisão 2009/320/CE do Conselho, de 30 de março de 2009, Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo do Projeto de Investigação e Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR) (JO L 95 de 9.4.2009, p. 41).

- (ak) «Análise dos custos e benefícios socioeconómicos», uma avaliação quantificada do valor de um projeto, realizada previamente com base numa metodologia reconhecida, que considera todos os custos e benefícios sociais, económicos, climáticos e ambientais relevantes. A análise dos custos e benefícios climáticos e ambientais basear-se-á na avaliação de impacto ambiental efetuada ao abrigo da Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁷;
- (al) «Combustíveis alternativos», os combustíveis alternativos na aceção do artigo 2.º, n.º 3, do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos];
- (am) «Área de estacionamento segura e protegida», uma área de estacionamento acessível aos condutores de transportes de mercadorias ou passageiros, que cumpra os requisitos do artigo 8.º-A, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁸, e que tenha sido certificada em conformidade com as normas e os procedimentos da União, nos termos do artigo 8.º-A, n.º 2, do mesmo regulamento;
- (an) «Sistema de pesagem em movimento», um sistema automático instalado na infraestrutura rodoviária com o objetivo de identificar veículos ou conjuntos de veículos em circulação suscetíveis de exceder os limites de peso aplicáveis, em conformidade com a Diretiva 96/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁹.

Artigo 4.º

Objetivos da rede transeuropeia de transportes

1. O objetivo geral do desenvolvimento da rede transeuropeia é estabelecer uma rede multimodal à escala da União com elevados padrões de qualidade.
2. A rede transeuropeia de transportes deve reforçar a coesão social, económica e territorial da União, e contribuir para a criação de um espaço único europeu de transporte que seja sustentável, eficiente e resiliente, ofereça mais benefícios aos seus utilizadores e apoie o crescimento inclusivo. Deve demonstrar um valor acrescentado europeu, contribuindo para os objetivos previstos nas seguintes quatro categorias:
 - (a) Sustentabilidade:
 - (i) promovendo uma mobilidade com zero emissões, de acordo com as metas relevantes da União em matéria de redução de CO₂,
 - (ii) permitindo uma maior utilização de modos de transporte mais sustentáveis, nomeadamente desenvolvendo a rede ferroviária de transporte de passageiros de longa distância a alta velocidade e uma rede de transporte ferroviário de mercadorias plenamente interoperável, bem como uma rede fiável de vias navegáveis interiores e uma rede de transporte marítimo de curta distância em toda a União,

³⁷ Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2011, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente (JO L 26 de 28.1.2002, p. 1).

³⁸ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

³⁹ Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

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

- (iii) estabelecendo requisitos aplicáveis às infraestruturas, nomeadamente no domínio da interoperabilidade e da segurança, que garantam a qualidade, eficiência e sustentabilidade de serviços de transporte acessíveis e com preços comportáveis,
- (iv) apoiando uma mobilidade adequada às alterações climáticas e resiliente aos riscos naturais e às catástrofes de origem humana, e que permita a implantação rápida e eficiente de serviços de emergência e salvamento, incluindo para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida,
- (v) assegurando a resiliência da infraestrutura, em especial nos troços transfronteiriços,
- (vi) oferecendo soluções de transporte alternativas, incluindo através de outros modos de transporte, no caso de perturbações da rede.

Artigo 5.º

Eficiência da rede em termos de recursos e proteção ambiental

1. A rede transeuropeia de transportes deve ser planeada, desenvolvida e explorada de uma forma eficiente em termos de recursos, cumprindo os requisitos ambientais aplicáveis aos níveis nacional e da UE, mediante:
 - (a) O desenvolvimento de novas infraestruturas, a melhoria e manutenção das infraestruturas de transporte existentes, nomeadamente prevendo uma manutenção ao longo de todo o ciclo de vida das infraestruturas ao planear a sua construção ou melhoria, e mantendo a operacionalidade das infraestruturas;
 - (b) A otimização da integração e da interconexão das infraestruturas;
 - (c) A criação de infraestruturas de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos;
 - (d) A implantação de novas tecnologias e de sistemas TIC para os transportes, com vista a manter ou melhorar o desempenho das infraestruturas;
 - (e) A otimização da utilização da infraestrutura, em especial através de uma maior eficiência na utilização da capacidade e na gestão do tráfego;
 - (f) A exploração das sinergias possíveis com outras redes, em particular com as redes transeuropeias da energia ou das telecomunicações;
 - (g) O desenvolvimento de infraestruturas ecológicas, sustentáveis e resilientes às alterações climáticas, concebidas de forma a minimizar o seu impacto negativo na saúde dos cidadãos que vivem em zonas próximas da rede, no ambiente e na degradação dos ecossistemas;
 - (h) A consideração adequada da resiliência da rede de transportes e respetiva infraestrutura às alterações climáticas, aos riscos naturais e às catástrofes de origem humana, e perturbações intencionais, para fazer face a esses desafios;
 - (i) A resiliência da infraestrutura, especialmente nos troços transfronteiriços, assegurando uma resposta e uma recuperação rápidas em caso de perturbações do tráfego.
2. Ao planearem e desenvolverem a rede transeuropeia de transportes, os Estados-Membros podem adaptar o alinhamento específico dos itinerários dos troços, dentro dos limites indicados no artigo 56.º, n.º 1, alínea e), e tendo em conta as especificidade das diferentes regiões da União, nomeadamente as suas características

topográficas e as considerações ambientais, e assegurando simultaneamente a conformidade com o presente regulamento.

3. A avaliação ambiental dos planos e projetos deve ser efetuada de acordo com a Diretiva do Conselho 92/43/CEE⁴⁰ e com as Diretivas 2000/60/CE⁴¹, 2001/42/CE⁴², 2002/49/CE⁴³, 2009/147/CE⁴⁴ e 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁵. No caso de projetos de interesse comum para os quais a avaliação ambiental não tenha sido realizada aquando da entrada em vigor do presente regulamento, deve também incluir uma avaliação da conformidade com o princípio de não causar prejuízos significativos.

Artigo 6.º

Desenvolvimento gradual da rede transeuropeia de transportes

1. A rede transeuropeia de transportes deve ser desenvolvida, gradualmente, em três fases: conclusão da rede principal até 31 de dezembro de 2030, de uma rede principal alargada até 31 de dezembro de 2040 e da rede global até 31 de dezembro de 2050. Tal deve ser concretizado, em especial, através da implementação de uma estrutura para essa rede baseada numa abordagem metodológica coerente e transparente, que inclua uma rede global, uma rede principal e uma rede principal alargada, com nós urbanos e de transporte que sirvam de pontos de conexão para o tráfego de longa distância e as redes regionais e locais de transportes.
2. A rede global é composta por todas as infraestruturas de transporte existentes e planeadas da rede transeuropeia de transportes, bem como pelas medidas destinadas a promover uma utilização eficiente e sustentável do ponto de vista social e ambiental dessa mesma infraestrutura.
3. A rede principal e a rede principal alargada são compostas pelas partes da rede transeuropeia de transportes que serão desenvolvidas prioritariamente para cumprir os objetivos de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

Artigo 7.º

Corredores europeus de transporte

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

⁴⁰ Diretiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens (JO L 206 de 22.7.1992, p. 7).

⁴¹ Diretiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água (JO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

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

⁴³ Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

⁴⁴ Diretiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens (JO L 20 de 26.1.2010, p. 7).

⁴⁵ Diretiva 2011/92/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2011, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente (JO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

Artigo 8.º

Projetos de interesse comum

1. Os projetos de interesse comum devem contribuir para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes através da construção de novas infraestruturas de transporte e da modernização das infraestruturas de transporte existentes, ou através de medidas destinadas a promover uma utilização eficiente da rede em termos de recursos.
2. Os projetos de interesse comum devem:
 - (a) Contribuir para os objetivos de, pelo menos, duas das quatro categorias referidas no artigo 4.º;
 - (b) Ser economicamente viáveis com base numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos;
 - (c) Demonstrar valor acrescentado europeu.
3. Um projeto de interesse comum corresponde a um ciclo completo, incluindo os estudos de viabilidade e os procedimentos de autorização, a construção, a exploração e a avaliação.
4. Os Estados-Membros devem adotar todas as medidas necessárias para assegurar que os projetos são executados de acordo com a legislação aplicável da União e nacional, nomeadamente os atos jurídicos em matéria de proteção ambiental, proteção climática, segurança, concorrência, auxílios estatais, contratos públicos, saúde pública, acessibilidade e não discriminação.
5. A Comissão pode exigir aos Estados-Membros, por meio de um ato de execução, a criação de uma entidade única para a construção e gestão dos projetos relativos a infraestruturas transfronteiriças de interesse comum. O coordenador europeu competente tem o estatuto de observador no órgão de gestão ou de supervisão, ou em ambos, no caso de uma entidade única.

Artigo 9.º

Cooperação com países terceiros

1. A União pode cooperar com os países vizinhos para conectar a rede transeuropeia de transportes às redes infraestruturais desses países, com vista a reforçar o crescimento económico e a competitividade e, em especial:
 - (a) Promover o alargamento da política da rede transeuropeia de transportes aos países terceiros;
 - (b) Assegurar a conexão da rede transeuropeia de transportes às redes de transportes dos países terceiros nos postos de fronteira, a fim de garantir a continuidade dos fluxos de tráfego, dos controlos fronteiriços, da vigilância de fronteiras e outros procedimentos de controlo nas fronteiras;
 - (c) Concluir as infraestruturas de transporte localizadas nos países terceiros que servem de ligação entre partes da rede transeuropeia de transportes da União;
 - (d) Promover a interoperabilidade entre a rede transeuropeia de transportes e as redes dos países terceiros;
 - (e) Facilitar o transporte marítimo e promover rotas marítimas de curta distância com os países terceiros.
 - (f) Facilitar o transporte por vias navegáveis interiores com os países terceiros;

- (g) Facilitar o transporte aéreo com os países terceiros, a fim de promover um crescimento económico eficiente e sustentável e a competitividade, incluindo a extensão do Céu Único Europeu e a melhoria da cooperação na gestão do tráfego aéreo;
 - (h) Conectar e implementar os sistemas TIC para os transportes nesses países.
2. O anexo IV estabelece os mapas indicativos da rede transeuropeia de transportes alargada a determinados países vizinhos, especificando, quando aplicável, uma rede principal e uma rede global, de acordo com os critérios do presente regulamento.

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 10.º

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

1. A rede principal, a rede principal alargada e a rede global devem:
 - (a) Corresponder às redes especificadas nos mapas do anexo I e nas listas do anexo II;
 - (b) Ser especificadas mais pormenorizadamente através da descrição das componentes das infraestruturas;
 - (c) Cumprir os requisitos aplicáveis às infraestruturas de transporte estabelecidos no presente capítulo e nos capítulos III e IV;
 - (d) Constituir a base para a identificação de projetos de interesse comum.
2. A rede principal e a rede principal alargada são compostas pelas partes da rede global que serão desenvolvidas prioritariamente para cumprir os objetivos da política da rede transeuropeia de transportes. As referências à «rede principal» no Regulamento (UE) 2021/1153 devem entender-se como incluindo a «rede principal alargada», tal como definida no presente regulamento. As referências à «rede principal» no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] devem ser entendidas como referências à «rede principal», tal como definida no presente regulamento. As referências à «rede global» no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] devem ser entendidas como referências à «rede principal alargada» e à «rede global», tal como definidas no presente regulamento.
3. Os nós da rede são definidos no anexo II e incluem nós urbanos, aeroportos, portos marítimos, portos de navegação interior e terminais rodoferroviários.
4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas adequadas para desenvolver a rede principal, a rede principal alargada e a rede global, de modo a cumprirem as disposições pertinentes do presente regulamento até às datas especificadas no artigo 6.º, n.º 1, salvo disposição em contrário no presente regulamento.

Artigo 11.º

Disposições gerais aplicáveis aos corredores europeus de transporte

1. Os corredores europeus de transporte correspondem aos corredores especificados nos mapas do anexo III.
2. Os Estados-Membros devem tomar medidas adequadas para desenvolver os corredores europeus de transporte, de modo a cumprirem as disposições do presente regulamento até 31 de dezembro de 2030 para as infraestruturas nacionais que façam parte da rede principal, salvo disposição em contrário, e até 31 de dezembro de 2040 para as infraestruturas nacionais que façam parte da rede principal alargada, salvo disposição em contrário.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 60.º do presente regulamento para alterar o alinhamento dos corredores europeus de transporte no anexo III do presente regulamento, a fim de ter em conta, em especial, o desenvolvimento dos principais fluxos comerciais e de tráfego ou alterações substanciais na rede.

Artigo 12.º

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

1. Ao desenvolver a rede principal, a rede principal alargada e a rede global, deve ser dada prioridade geral às medidas que sejam necessárias para:
 - (a) Aumentar a atividade de transporte de mercadorias e de passageiros dos modos de transporte mais sustentáveis, com vista a reduzir as emissões GEE provenientes dos transportes;
 - (b) Assegurar uma maior acessibilidade e conectividade em todas as regiões da União, tendo simultaneamente em conta a coesão territorial e social, bem como o caso específico das regiões ultraperiféricas e de outras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, bem como das zonas escassamente povoadas;
 - (c) Assegurar uma integração otimizada dos modos de transporte e respetiva interoperabilidade;
 - (d) Garantir as ligações em falta e eliminar os estrangulamentos, em especial nos troços transfronteiriços;
 - (e) Criar a infraestrutura necessária para assegurar uma circulação contínua dos veículos com zero emissões;
 - (f) Promover uma utilização eficiente e sustentável da infraestrutura e, se necessário, reforçar a capacidade;
 - (g) Manter a operacionalidade das infraestruturas existentes e melhorar ou manter a sua qualidade em termos de segurança, proteção, eficiência dos sistemas e operações de transporte, resiliência às alterações climáticas e catástrofes, desempenho ambiental e continuidade dos fluxos de tráfego;
 - (h) Melhorar a qualidade dos serviços e as condições sociais dos trabalhadores dos transportes, a acessibilidade de todos os utilizadores, incluindo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e outras pessoas em situações de vulnerabilidade;
 - (i) Implementar e implantar os sistemas TIC para os transportes.
2. Complementarmente às medidas previstas no n.º 1, deve ser dada especial atenção às medidas que sejam necessárias para:
 - (a) Contribuir para a redução das emissões dos transportes e para o aumento da segurança energética, promovendo a utilização de veículos e embarcações com

zero emissões e de combustíveis renováveis e hipocarbónicos, através da criação da infraestrutura para combustíveis alternativos;

- (b) Atenuar a exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do trânsito ferroviário e rodoviário;
- (c) Eliminar as barreiras administrativas, técnicas e operacionais, em especial à interoperabilidade da rede transeuropeia de transportes;
- (d) Otimizar a utilização da infraestrutura, em especial através de uma gestão eficiente da capacidade, da gestão do tráfego e de um melhor desempenho operacional.

Artigo 13.º

Prioridades gerais aplicáveis aos corredores europeus de transporte

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

- (a) O desenvolvimento de uma rede de transporte ferroviário de mercadorias com elevado desempenho e plenamente interoperável em toda a União;
- (b) O desenvolvimento de uma rede ferroviária de transporte de passageiros com elevado desempenho, plenamente interoperável e de alta velocidade, que conecte os nós urbanos em toda a União;
- (c) O desenvolvimento de um sistema contínuo de infraestruturas de navegação interior, aeronáuticas e marítimas;
- (d) O desenvolvimento de uma rede rodoviária segura, com infraestruturas suficientes para os combustíveis alternativos;
- (e) O desenvolvimento de soluções mais adequadas de transporte multimodal e interoperável;
- (f) A integração intermodal de toda a cadeia logística e a sua interconexão eficiente nos nós urbanos e de transporte;
- (g) A criação da infraestrutura necessária para assegurar uma circulação contínua dos veículos com zero emissões.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS

SECÇÃO I

Infraestrutura de transporte ferroviário

Artigo 14.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura de transporte ferroviário compreende, em especial:
 - (a) As linhas ferroviárias, incluindo:
 - (i) as vias-férreas,

- (ii) os aparelhos de mudança de via,
 - (iii) as passagens de nível,
 - (iv) as linhas de serviço,
 - (v) os túneis,
 - (vi) as pontes,
 - (vii) as infraestruturas de mitigação do impacto ambiental;
- (b) As estações, nas linhas indicadas no anexo I, para a transferência de passageiros dentro do modo ferroviário e entre este e outros modos de transporte;
 - (c) As instalações de serviço ferroviário, além das estações de passageiros, tal como definidas no artigo 3.º, n.º 11, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁶, em especial estações de triagem, instalações de formação das composições, instalações de serviços de manobras, linhas de resguardo, instalações de manutenção, outras instalações técnicas, como instalações de limpeza e lavagem, instalações de socorro e instalações de abastecimento de combustível; Inclui também os dispositivos automáticos de mudança de bitola dos carris;
 - (d) As vias de acesso ferroviário e as conexões ferroviárias de «último quilómetro» a terminais multimodais de mercadorias ligados por caminho de ferro, incluindo portos de navegação interior e marítimos e aeroportos, e as instalações de serviço ferroviário;
 - (e) A sinalização lateral controlo-comando;
 - (f) A infraestrutura energética da via;
 - (g) Os equipamentos associados;
 - (h) Os sistemas TIC para os transportes.
2. O equipamento técnico associado às linhas ferroviárias pode incluir os sistemas de eletrificação e o equipamento para embarque e desembarque de passageiros, e carga e descarga de mercadorias, nas estações e terminais, bem como as tecnologias inovadoras em fase de implantação.

Artigo 15.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura ferroviária da rede global:
- (a) Cumpra o disposto na Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁷ e as respetivas medidas de execução, de modo a garantir a interoperabilidade da rede global;
 - (b) Cumpra os requisitos das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) adotadas nos termos dos artigos 4.º e 5.º da Diretiva (UE) 2016/797, de acordo com o procedimento previsto no artigo 7.º, n.º 1, alíneas b), c), d) e e), dessa diretiva;

⁴⁶ 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).

⁴⁷ 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).

- (c) Cumpre os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos].
2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2050, a infraestrutura ferroviária da rede global, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d):
- (a) Está plenamente eletrificada nas linhas férreas, incluindo, e tanto quanto necessário para as operações com comboios elétricos, nas linhas de serviço;
 - (b) Dispõe de uma bitola nominal para as novas linhas ferroviárias de 1435 mm, exceto quando a nova linha seja uma extensão da rede com bitola diferente e separada das principais linhas férreas da União;
 - (c) Tem capacidade, sem autorização especial, para uma carga mínima por eixo de 22,5 toneladas;
 - (d) Tem capacidade, sem autorização especial, para a operação de comboios de mercadorias com um comprimento mínimo de 740 m [incluindo a(s) locomotiva(s)]. Este requisito é satisfeito se forem cumpridas, pelo menos, as seguintes condições:
 - (i) nas linhas de via dupla podem ser atribuídos, pelo menos, 50 % dos canais horários a comboios de mercadorias e, pelo menos, dois canais horários por hora e por direção, a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m,
 - (ii) nas linhas de via única, pode ser atribuído, pelo menos, um canal horário por cada duas horas e por direção a comboios de mercadorias que tenham um comprimento mínimo de 740 m;
 - (e) Cumpre, pelo menos, a norma P400, em conformidade com o ponto 1.1.1.1.3.5 do quadro 1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2019/777 da Comissão⁴⁸, sem necessidade de autorização especial para operar os serviços.
3. São aplicáveis as seguintes isenções:
- (a) As redes isoladas estão isentas dos requisitos previstos no n.º 2, alíneas a), c), d) e e);
 - (b) A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, a Comissão pode conceder outras isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos referidos no n.º 2. Qualquer pedido de isenção deve basear-se numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos e numa avaliação do impacto na interoperabilidade. As isenções devem cumprir os requisitos da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁹, e ser coordenadas e acordadas com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s), se for caso disso.

Artigo 16.º

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

⁴⁸ Regulamento de Execução (UE) 2019/777 da Comissão, de 16 de maio de 2019, relativo às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária e que revoga a Decisão de Execução 2014/880/UE (JO L 139I de 27.5.2019, p. 312).

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

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura ferroviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre o disposto no artigo 15.º, n.º 1.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal alargada, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d):
 - (a) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) a e), e uma velocidade operacional mínima prevalecente da linha de 100 km/h para os comboios de mercadorias nas linhas ferroviárias de mercadorias da rede principal alargada;
 - (b) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), nas linhas ferroviárias de passageiros da rede principal alargada;
 - (c) Tem capacidade para uma velocidade mínima prevalecente da linha de 160 km/h para os comboios de passageiros nas linhas ferroviárias de passageiros da rede principal alargada;
Ao construir ou modernizarem uma linha de passageiros da rede principal alargada ou respetivos troços, os Estados-Membros devem realizar um estudo que analise a viabilidade e a relevância económica de velocidades mais elevadas, e construir ou modernizar a linha para essas velocidades mais elevadas, sempre que a sua viabilidade e a sua relevância económica sejam demonstradas.
3. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura ferroviária da rede principal, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d):
 - (a) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) a d), e uma velocidade operacional mínima prevalecente da linha de 100 km/h para os comboios de mercadorias nas linhas ferroviárias de mercadorias da rede principal;
 - (b) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), nas linhas ferroviárias de passageiros da rede principal.
4. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d):
 - (a) Satisfaz os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea e), nas linhas ferroviárias de mercadorias da rede principal;
 - (b) Satisfaz os requisitos estabelecidos no n.º 2, alíneas c), nas linhas ferroviárias de passageiros da rede principal.
5. São aplicáveis as seguintes isenções:
 - (a) As redes isoladas estão isentas dos requisitos previstos nos n.ºs 2, 3 e 4;
 - (b) A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, a Comissão pode conceder outras isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos referidos nos n.ºs 2, 3 e 4. Qualquer pedido de isenção deve basear-se numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos e numa avaliação do impacto na interoperabilidade. As isenções devem cumprir os requisitos da Diretiva (UE) 2016/797 e ser coordenadas e acordadas com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s), se for caso disso.

Artigo 17.º

Sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal alargada e da rede global, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d):
 - (a) Está equipada com o ERTMS;
 - (b) Foram desativados os sistemas de classe B.
2. Os Estados-Membros devem garantir que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura ferroviária da rede principal, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz os requisitos estabelecidos no n.º 1, alínea a).
3. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura ferroviária da rede principal, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), satisfaz o requisito estabelecido no n.º 1, alínea b).
4. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2050, a infraestrutura ferroviária da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), está equipada com um ERTMS de radiocomunicação.
5. Em caso de construção de uma nova linha ou modernização do sistema de sinalização, os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2025, a infraestrutura ferroviária da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, incluindo as conexões referidas no artigo 14.º, n.º 1, alínea d), está equipada com um ERTMS de radiocomunicação.
6. A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, a Comissão pode conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos referidos nos n.ºs 1 a 5. Qualquer pedido de isenção deve basear-se numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos e numa avaliação do impacto na interoperabilidade. As isenções devem cumprir os requisitos da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰, e ser coordenadas e acordadas com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s), se for caso disso.

Artigo 18.º

Requisitos operacionais aplicáveis aos corredores europeus de transporte

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, a qualidade dos serviços prestados pelos gestores de infraestrutura às empresas ferroviárias, os requisitos técnicos e operacionais para a utilização da infraestrutura e os procedimentos relacionados com os controlos fronteiriços não impedem que o desempenho operacional dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias nas linhas ferroviárias de mercadorias dos corredores europeus de transporte cumpra as seguintes metas:
 - (a) Em cada troço transfronteiriço na União, o tempo de paragem de todos os comboios de mercadorias que atravessam a fronteira não excede, em média, 15 minutos. O tempo de paragem de um comboio num troço transfronteiriço corresponde ao tempo total de trânsito adicional que pode ser atribuído à existência de um posto de fronteira, independentemente das causas subjacentes, como os controlos e procedimentos policiais nas fronteiras ou razões de natureza infraestrutural, operacional, técnica ou administrativa, e exclui qualquer tempo de paragem que não possa ser atribuído à passagem da

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

fronteira, como os procedimentos operacionais executados em instalações próximas do posto de fronteira que não estejam intrinsecamente relacionados com essa passagem;

- (b) Pelo menos, 90 % dos comboios de mercadorias que atravessam, no mínimo, uma fronteira de um corredor europeu de transporte chegam ao seu destino, ou à fronteira externa da União, se o seu destino se situar fora da União, à hora prevista ou com um atraso inferior a 30 minutos.
2. Os Estados-Membros devem alterar, se for caso disso, os acordos contratuais referidos no artigo 30.º da Diretiva 2012/34/UE e tomar as medidas adequadas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 913/2010 para cumprir as metas estabelecidas nas alíneas a) e b), do n.º 1.

Artigo 19.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura ferroviária

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

- (a) A atenuação do impacto do ruído e da vibração causados pelo transporte ferroviário, nomeadamente através de medidas aplicáveis ao material circulante e às infraestruturas, incluindo barreiras de proteção contra o ruído;
- (b) O aumento da segurança nas passagens de nível;
- (c) Se adequado, a conexão da infraestrutura de transporte ferroviário com a infraestrutura dos portos de navegação interior;
- (d) O desenvolvimento de uma infraestrutura para comboios com um comprimento superior a 740 m e até 1 500 m e 25,0 t de carga por eixo, com base na análise dos custos e benefícios socioeconómicos, ao construírem e modernizarem as linhas ferroviárias relevantes para o tráfego de mercadorias;
- (e) O desenvolvimento e implantação de tecnologias inovadoras para os caminhos de ferro, com base, em especial, nos trabalhos das empresas comuns «Shift2Rail» e «Setor Ferroviário Europeu», nomeadamente nos domínios da operação automática de comboios, gestão avançada do tráfego, conectividade digital dos passageiros com base no ERTMS, e dos acoplamentos automáticos digitais e conectividade 5G;
- (f) Aquando da construção ou modernização da infraestrutura ferroviária, assegurar a continuidade e a acessibilidade das vias pedonais e ciclovias, a fim de promover os modos ativos de deslocação;
- (g) O desenvolvimento de tecnologias inovadoras relacionadas com os combustíveis alternativos para os caminhos de ferro, como a utilização de hidrogénio em troços isentos do requisito de eletrificação.

SECÇÃO 2

INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE POR VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

Artigo 20.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura do transporte por vias navegáveis interiores compreende, nomeadamente:
 - (a) Os rios;
 - (b) Os canais;
 - (c) Os lagos;
 - (d) As infraestruturas associadas, tais como eclusas, elevadores, pontes, reservatórios e as medidas conexas de prevenção e mitigação de cheias e secas, suscetíveis de produzir efeitos positivos na navegação interior;
 - (e) As vias navegáveis de acesso e as conexões no «último quilómetro» aos terminais multimodais de mercadorias ligados por vias navegáveis interiores, em especial nos portos de navegação interior e marítimos;
 - (f) Os locais de amarração e de repouso;
 - (g) Os portos de navegação interior, incluindo as infraestruturas portuárias básicas, como bacias internas, pontões, postos de amarração, passadiços, docas, molhes, aterros, terras conquistadas ao mar e infraestruturas para operações de transporte dentro e fora da zona portuária;
 - (h) Os equipamentos associados;
 - (i) Os sistemas TIC para os transportes, incluindo os serviços de informação fluvial (RIS);
 - (j) As conexões dos portos de navegação interior com outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;
 - (k) A infraestrutura relativa às instalações para combustíveis alternativos como definido no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos].
 - (l) A infraestrutura necessária à execução de operações sem resíduos e às medidas de economia circular.
2. Os equipamentos associados às vias navegáveis interiores podem incluir equipamentos para carga, descarga e armazenamento de mercadorias nos portos de navegação interior. Os equipamentos associados podem incluir, em particular, sistemas de propulsão e operacionais que reduzam a poluição do ar e da água, o consumo de energia e o nível de emissões de carbono. Podem também incluir instalações para receção de resíduos, equipamentos para o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre e outras infraestruturas de produção e fornecimento de combustíveis alternativos, instalações de recolha de óleos usados, bem como equipamentos quebra-gelo, serviços hidrológicos e de dragagem do canal navegável, do porto e respetivos acessos destinados a garantir a navegabilidade durante todo o ano.
3. Um porto de navegação interior faz parte da rede global, se preencher as seguintes condições:
 - (a) Registar um volume anual de transbordo de mercadorias superior a 500 000 toneladas. O volume total anual de transbordo de mercadorias baseia-se na média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
 - (b) Estiver situado na rede de vias navegáveis interiores da rede transeuropeia de transportes.

Artigo 21.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

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

Artigo 22.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede principal

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os portos de navegação interior da rede principal cumprem os requisitos estabelecidos no artigo 21.º, n.º 1, alíneas a) e b), até 31 de dezembro de 2030, e no artigo 21.º, n.º 1, alínea c), até 31 de dezembro de 2040.
2. Os Estados-Membros devem assegurar a manutenção da rede de vias navegáveis interiores, incluindo as conexões referidas no artigo 20.º, n.º 1, alínea e), de modo a garantir uma navegação eficiente, fiável e segura para os utilizadores, cumprindo requisitos e níveis de serviço mínimos para essa navegação e evitando a sua deterioração ou de qualquer critério definido subjacente («bom estado de navegação»).
3. Os Estados-Membros devem, em especial, assegurar que:
 - (a) O canal navegável dos rios, canais, lagos, portos de navegação interior e respetivas vias de acesso tem uma profundidade de, pelo menos, 2,5 m, e uma altura sob pontes não levadiças de, pelo menos, 5,25 m, com base em linhas de água de referência previamente definidas, que podem ser excedidas num número definido de dias por ano em média estatística.

As linhas de água de referência são estabelecidas com base no número de dias por ano em que o nível real da linha de água excedeu o nível de referência especificado. A Comissão adotará atos de execução para especificar as linhas de água de referência a que se refere o parágrafo anterior, por bacia hidrográfica. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 3.

Ao especificar as linhas de água de referência, a Comissão terá em conta os requisitos estabelecidos nas convenções internacionais e nos acordos celebrados entre os Estados-Membros.

- (b) Os Estados-Membros divulgarão, num sítio Web de acesso público, o número de dias por ano a que se refere a alínea a), em que o nível real da linha de água excede ou não atinge a linha de água de referência especificada para a

profundidade do canal de navegação, bem como os tempos médios de espera em cada eclusa;

- (c) Os operadores das eclusas devem garantir que as eclusas são operadas e mantidas de modo a minimizar os tempos de espera;
- (d) Os rios, canais e lagos estão equipados com serviços de informação fluvial (RIS), para todos os serviços de transporte, em conformidade com a Diretiva 2005/44/CE⁵¹, de modo a garantir uma informação aos utilizadores em tempo real e além-fronteiras.

4. A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, a Comissão pode conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos mínimos referidos no n.º 3, alínea a). Qualquer pedido de isenção deve basear-se numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos, na avaliação de eventuais condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes e/ou do possível impacto negativo no ambiente e na biodiversidade.

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

Pode ser concedida uma isenção aos Estados-Membros em caso de força maior. Os Estados-Membros devem reabilitar as condições de navegabilidade de acordo com o seu estado anterior, logo que a situação o permita.

Os pedidos de isenção devem ser coordenados e acordados com o(s) Estado(s)-Membro(s) vizinho(s), se for caso disso.

5. A Comissão adotará atos de execução com vista a definir requisitos que complementem os requisitos mínimos estabelecidos em conformidade com o n.º 3, alínea a), segundo parágrafo, por bacia hidrográfica. Em especial, esses requisitos podem respeitar aos seguintes aspetos:

- (a) Parâmetros complementares das vias navegáveis interiores aplicáveis especificamente aos rios de corrente livre;
- (b) Especificações relativas à infraestrutura de transporte por vias navegáveis interiores;
- (c) Especificações para a infraestrutura dos portos de navegação interior;
- (d) Locais e serviços de amarração adequados para os utilizadores comerciais;
- (e) Implantação de infraestruturas energéticas alternativas para garantir o acesso ao longo de todo o corredor a combustíveis alternativos;
- (f) Requisitos aplicáveis às aplicações digitais da rede e aos processos de automatização;
- (g) Resiliência da infraestrutura às alterações climáticas, aos riscos naturais e às catástrofes de origem humana ou perturbações intencionais;
- (h) Introdução e promoção de novas tecnologias e inovação no domínio dos combustíveis, e sistemas de propulsão com zero emissões de carbono.

O ato de execução referido no primeiro parágrafo é adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 3.

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

6. A Comissão deve assegurar uma abordagem coerente para garantir um bom estado de navegação na União, e pode adotar orientações para esse efeito. Ao estabelecer requisitos mínimos para as alíneas e) e f), a Comissão deve assegurar que a interoperabilidade entre bacias hidrográficas não seja comprometida.

Artigo 23.º

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

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

- (a) O cumprimento de normas mais rigorosas ao modernizar as vias navegáveis interiores existentes e criar novas vias navegáveis, se aplicável, a fim de satisfazer as exigências do mercado;
- (b) As medidas de prevenção e mitigação contra inundações e secas;
- (c) A promoção de um transporte por vias navegáveis interiores sustentável, seguro e protegido, incluindo nos nós urbanos;
- (d) A modernização e a expansão da capacidade infraestrutural necessária para assegurar as operações de transporte dentro e fora da zona portuária;
- (e) A promoção e o desenvolvimento de medidas destinadas a melhorar o desempenho ambiental do transporte por vias navegáveis interiores e respetiva infraestrutura, incluindo a utilização de embarcações com emissões nulas ou baixas, e as medidas destinadas a mitigar o impacto nas massas de água e na biodiversidade dependente da água, em conformidade com os requisitos aplicáveis ao abrigo do direito da União ou dos acordos internacionais pertinentes.

SECÇÃO 3

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE MARÍTIMO E ESPAÇO MARÍTIMO EUROPEU

Artigo 24.º

Componentes da infraestrutura

- 1. O Espaço Marítimo Europeu conecta e assegura a integração das componentes marítimas descritas no n.º 2 com a rede terrestre, através da criação ou modernização de rotas de transporte marítimo de curta distância, entre dois ou mais portos marítimos no território da União, ou entre um ou mais portos no território da União e um porto situado no território de um país terceiro vizinho, com faixa costeira nos mares confinados que limitam territorialmente a União, e através do desenvolvimento de portos marítimos no território da União e das suas ligações ao interior, com vista a proporcionar uma integração eficiente, viável e sustentável com os outros modos de transporte.
- 2. O Espaço Marítimo Europeu é composto por:
 - (a) A infraestrutura de transporte marítimo nas zonas portuárias da rede principal e da rede global;

- (b) Atividades mais amplas não relacionadas com portos específicos, mas que beneficiam amplamente o Espaço Marítimo Europeu e o setor marítimo, como as atividades que garantem a navegabilidade durante todo o ano (quebra-gelos), os sistemas TIC para os transportes e os estudos hidrográficos.
3. A infraestrutura de transporte marítimo referida no n.º 2, alínea a), inclui, nomeadamente:
- (a) Os portos marítimos, incluindo a infraestrutura necessária às operações de transporte no interior da zona portuária;
 - (b) As infraestruturas portuárias básicas, como bacias internas, pontões, postos de amarração, passadiços, docas, molhes, aterros e terras conquistadas ao mar;
 - (c) Os canais marítimos;
 - (d) Os sistemas de ajuda à navegação;
 - (e) Os acessos aos portos e canais portuários e as eclusas;
 - (f) Os quebra-mares;
 - (g) As conexões dos portos com outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;
 - (h) Os sistemas TIC para os transportes, incluindo os sistemas EMSWe e VTMISS;
 - (i) A infraestrutura relativa às instalações para combustíveis alternativos como definido no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos].
 - (j) Os equipamentos associados, que podem incluir, em especial, os equipamentos para gestão de tráfego e de carga, redução de efeitos negativos no ambiente, melhoria da eficiência energética, redução do ruído, e para a utilização de combustíveis alternativos, bem como os equipamentos destinados a garantir a navegabilidade durante todo o ano, como os quebra-gelos, os estudos hidrológicos, a dragagem e a proteção dos portos e seus acessos;
 - (k) A infraestrutura necessária para garantir a execução de operações sem resíduos e as medidas de economia circular.
4. Um porto marítimo faz parte da rede global se preencher, pelo menos, uma das seguintes condições:
- (a) Registrar um volume total anual de tráfego de passageiros superior a 0,1 % do volume total anual de tráfego de passageiros de todos os portos marítimos da União. O valor de referência para este volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
 - (b) Registrar um volume total anual de carga (a granel ou acondicionada) superior a 0,1 % do volume total anual correspondente de carga movimentada em todos os portos marítimos da União. O valor de referência para volume total anual é a média disponível dos últimos três anos, de acordo com os dados estatísticos publicados pelo Eurostat;
 - (c) Estar localizado numa ilha e constituir o único ponto de acesso a uma região NUTS 3 da rede global;
 - (d) Estar localizado numa região periférica ou ultraperiférica, fora de um raio de 200 km do porto mais próximo da rede global.

Artigo 25.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros devem assegurar que:
 - (a) Foi criada uma infraestrutura para combustíveis alternativos nos portos marítimos da rede global, em plena conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos];
 - (b) Os portos marítimos da rede global estão equipados com as infraestruturas necessárias para melhorar o desempenho ambiental dos navios nos portos, nomeadamente meios de receção para a entrega de resíduos provenientes de navios, em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵²;
 - (c) Os sistemas VTMISS e SafeSeaNet foram implementados em conformidade com a Diretiva 2002/59/CE;
 - (d) As plataformas nacionais únicas para o setor marítimo foram criadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2019/1239.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2050:
 - (a) Os portos marítimos da rede global estão conectados com as infraestruturas ferroviárias e rodoviárias e, sempre que possível, com as vias navegáveis interiores, exceto quando existam condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes que o impeçam;
 - (b) Todos os portos marítimos da rede global com tráfego de mercadorias dispõem, no mínimo, de um terminal multimodal de transporte de mercadorias, aberto a todos os utilizadores de forma não discriminatória, com tarifas transparentes e não discriminatórias;
 - (c) Os canais marítimos, acessos portuários e estuários que conectam dois mares, ou que permitem o acesso por mar aos portos marítimos, cumprem, no mínimo, os requisitos do artigo 22.º aplicáveis às vias navegáveis interiores;
 - (d) Os portos marítimos da rede global conectados às vias navegáveis interiores estão equipados com capacidade de movimentação específica para embarcações de navegação interior.
3. A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, a Comissão pode conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos mínimos referidos no n.º 2. Qualquer pedido de isenção deve basear-se numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos, na avaliação de eventuais condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes e/ou do possível impacto negativo no ambiente e na biodiversidade.

Artigo 26.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede principal

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura de transporte marítimo da rede principal cumpre o disposto no artigo 25.º, n.º 1.

⁵² Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura de transporte marítimo da rede principal cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 25.º, n.º 2.
3. A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, a Comissão pode conceder isenções por meio de atos de execução no que diz respeito aos requisitos mínimos referidos no n.º 2. Qualquer pedido de isenção deve basear-se numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos, na avaliação de eventuais condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes e/ou do possível impacto negativo no ambiente e na biodiversidade.

Artigo 27.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte marítimo

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

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

SECÇÃO 4

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Artigo 28.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura de transporte rodoviário compreende, em especial:
 - (a) As vias rodoviárias, incluindo:

- (i) as pontes,
 - (ii) os túneis,
 - (iii) os entroncamentos,
 - (iv) os cruzamentos,
 - (v) os nós de ligação,
 - (vi) as bermas pavimentadas,
 - (vii) as áreas de estacionamento e descanso, incluindo áreas de estacionamento seguras e protegidas para veículos comerciais,
 - (viii) sistemas de pesagem em movimento,
 - (ix) a infraestrutura relativa às instalações para combustíveis alternativos, em plena conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos],
 - (x) as infraestruturas de mitigação do impacto ambiental;
- (b) Os equipamentos associados;
 - (c) Os sistemas TIC para os transportes;
 - (d) As vias de acesso e as conexões de «último quilómetro» a terminais multimodais de mercadorias;
 - (e) As conexões dos terminais de mercadorias e das plataformas logísticas com outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;
 - (f) Os terminais de autocarros.
2. As vias rodoviárias a que se refere o n.º 1, alínea a), desempenham um papel importante no tráfego de mercadorias e de passageiros de longo curso, integram os principais centros urbanos e económicos e estão interconectadas a outros modos de transporte.
 3. Os equipamentos associados às vias rodoviárias podem incluir, nomeadamente, os equipamentos de gestão de tráfego, de informação e indicação de itinerários, de cobrança de portagens ou taxas de utilização, de segurança, de redução dos efeitos ambientais negativos, de abastecimento ou carregamento de veículos com propulsão alternativa, bem como áreas de estacionamento seguras e protegidas para veículos comerciais.

Artigo 29.º

Requisitos da infraestrutura de transporte aplicáveis à rede global

1. Os Estados-Membros devem garantir que:
 - (a) A segurança da infraestrutura de transporte rodoviário está assegurada e é monitorizada e, quando necessário, reforçada de acordo com o procedimento previsto na Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵³;
 - (b) As vias rodoviárias são concebidas, construídas, melhoradas e mantidas respeitando o mais elevado nível de segurança do tráfego, em especial através da utilização das tecnologias mais recentes;

⁵³ Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

- (c) As vias rodoviárias são concebidas, construídas, melhoradas e mantidas respeitando o mais elevado nível de proteção ambiental, incluindo, se for caso disso, através da utilização de pavimentos com baixa emissão de ruído, e da recolha, tratamento e libertação de águas de escoamento;
 - (d) Os túneis rodoviários de comprimento superior a 500 m cumprem os requisitos da Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁴;
 - (e) A interoperabilidade dos sistemas de cobrança de portagens é assegurada de acordo com a Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁵, com o Regulamento de Execução C/2019/9080 da Comissão⁵⁶ e com o Regulamento Delegado C/2019/8369 da Comissão⁵⁷, quando aplicável;
 - (f) As portagens ou direitos de utilização são cobrados em conformidade com a Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁸, quando aplicável;
 - (g) Os sistemas de transporte inteligentes utilizados nas infraestruturas de transporte rodoviário cumprem o disposto na Diretiva (UE) [...] que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes, e foram implementados em conformidade com os atos delegados adotados ao abrigo dessa diretiva⁵⁹;
 - (h) Foi criada uma infraestrutura para combustíveis alternativos na rede rodoviária, em plena conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos].
2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2050, a infraestrutura rodoviária da rede global cumpre os seguintes requisitos:
- (a) A rodovia foi especialmente concebida, construída ou adaptada para o tráfego motorizado e:
 - (i) inclui, exceto em pontos específicos ou a título temporário, faixas de rodagem distintas nos dois sentidos de tráfego, separadas por uma faixa de terreno não destinada ao tráfego ou, excecionalmente, por outros meios,

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

⁵⁵ Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (JO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

⁵⁶ Regulamento de Execução (UE) 2020/204 da Comissão, de 28 de novembro de 2019, relativo às obrigações dos fornecedores do serviço eletrónico europeu de portagem, ao teor mínimo do regulamento de setor do serviço eletrónico europeu de portagem, suas interfaces eletrónicas e requisitos aplicáveis aos componentes de interoperabilidade, e que revoga a Decisão 2009/750/CE (JO L 43 de 17.2.2020, p. 49).

⁵⁷ Regulamento Delegado (UE) 2020/203 da Comissão, de 28 de novembro de 2019, relativo à classificação dos veículos, às obrigações dos utilizadores do serviço eletrónico europeu de portagem, aos requisitos aplicáveis aos componentes de interoperabilidade e aos critérios mínimos de elegibilidade para os organismos notificados (JO L 43 de 17.2.2020, p. 41).

⁵⁸ Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

⁵⁹ Diretiva 2021/... que altera a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L [...]).

- (ii) não tem cruzamentos ao mesmo nível com estradas, vias de caminho de ferro, trilhos de elétricos ou caminhos destinados à circulação de velocípedes ou peões, e
 - (iii) não serve propriedades limítrofes.
 - (b) Estão disponíveis áreas de descanso com uma distância máxima de 60 km entre si, equipadas com espaço de estacionamento suficiente, equipamento de segurança e proteção e instalações adequadas, incluindo instalações sanitárias, que satisfaçam as necessidades de uma mão de obra diversificada;
 - (c) Estão disponíveis áreas de estacionamento seguras e protegidas, com uma distância máxima de 100 km entre si, equipadas com espaço de estacionamento suficiente para os veículos comerciais e cumprindo os requisitos estabelecidos no artigo 8.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2020/1054⁶⁰;
 - (d) Foram instalados sistemas de pesagem em movimento, com uma distância máxima de 300 km entre si. Os sistemas de pesagem em movimento devem permitir a identificação dos veículos e conjuntos de veículos suscetíveis de terem excedido os pesos máximos autorizados estabelecidos na Diretiva 96/53/CE.
3. Os Estados-Membros devem assegurar, até 31 de dezembro de 2030, a implantação ou utilização dos meios necessários para detetar acontecimentos ou condições que afetem a segurança, bem como a recolha dos dados pertinentes sobre o tráfego rodoviário, para efeitos de prestação de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, tal como definido no Regulamento Delegado (UE) 886/2013 da Comissão⁶¹.
4. A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, a Comissão pode conceder isenções ao requisito estabelecido no n.º 2, alínea a), por meio de atos de execução, em especial quando a densidade de tráfego não exceda 10 000 veículos por dia em ambos os sentidos, ou quando existam condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas significativas, e desde que seja assegurado um nível adequado de segurança. Qualquer pedido de isenção deve basear-se numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos, na avaliação de eventuais condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas significativas e/ou do possível impacto negativo dos investimentos no ambiente e biodiversidade.

Artigo 30.º

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

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a infraestrutura rodoviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre o disposto no artigo 29.º, n.º 1.

⁶⁰ Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (JO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

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

2. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2040, a infraestrutura rodoviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 29.º, n.º 2, alíneas a), c) e d).
3. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, a infraestrutura rodoviária da rede principal e da rede principal alargada cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 29.º, n.º 2, alínea b).
4. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2025, a infraestrutura rodoviária da rede principal cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 29.º, n.º 3.
5. A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, a Comissão pode conceder isenções ao requisito estabelecido no artigo 29.º, n.º 2, alínea a), por meio de atos de execução, em especial quando a densidade de tráfego não exceda 10 000 veículos por dia em ambos os sentidos, ou quando existam condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas significativas, e desde que seja assegurado um nível adequado de segurança. Qualquer pedido de isenção deve basear-se numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos, na avaliação de eventuais condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas significativas e/ou do possível impacto negativo dos investimentos no ambiente e biodiversidade.

Artigo 31.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura rodoviária

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

- (a) A melhoria e promoção da segurança rodoviária, tendo em conta as necessidades dos utilizadores vulneráveis e dos utilizadores em toda a sua diversidade, em especial as pessoas com mobilidade reduzida;
- (b) A mitigação dos congestionamentos nas rodovias existentes, em especial através de uma gestão inteligente do tráfego, incluindo taxas de congestionamento dinâmicas ou portagens variáveis em função da hora, da semana ou época;
- (c) A introdução de tecnologias inovadoras para melhorar o controlo da conformidade com o quadro jurídico da União em matéria de transportes rodoviários, incluindo instrumentos de execução inteligentes e automatizados e infraestruturas de comunicação 5G;
- (d) Aquando da construção ou modernização da infraestrutura rodoviária, assegurar a continuidade e a acessibilidade das vias pedonais e ciclovias, a fim de promover os modos de transporte ativos.

SECÇÃO 5

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE AÉREO

Artigo 32.º

Componentes da infraestrutura

1. A infraestrutura do transporte aéreo compreende, nomeadamente:
 - (a) O espaço aéreo, as rotas e as linhas aéreas;
 - (b) Os aeroportos, incluindo as infraestruturas e o equipamento necessários para as operações de terra e de transporte na zona aeroportuária, os vertiportos e os portos espaciais;
 - (c) As ligações dos aeroportos aos outros modos de transporte da rede transeuropeia de transportes;
 - (d) Os sistemas ATM/ANS e equipamentos associados, incluindo equipamentos espaciais;
 - (e) A infraestrutura para combustíveis alternativos e o fornecimento de energia elétrica às aeronaves estacionárias como definido no Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos].
 - (f) As infraestruturas para produção no local de combustíveis alternativos, melhoria da eficiência energética e redução do impacto climático, ambiental e sonoro dos aeroportos ou das operações aeroportuárias associadas, como os serviços de assistência em escala, as operações de aeronaves e o transporte terrestre de passageiros;
 - (g) As infraestruturas utilizadas para a recolha seletiva de resíduos, a prevenção de resíduos e as atividades no domínio da economia circular.
2. Um aeroporto faz parte da rede global se preencher, pelo menos, uma das seguintes condições:
 - (a) No caso dos aeroportos de carga, registar um volume total anual de carga equivalente, no mínimo, a 0,2 % do volume total anual de carga movimentada em todos os aeroportos da União;
 - (b) No caso dos aeroportos de passageiros, registar um volume de tráfego total anual de passageiros equivalente, no mínimo, a 0,1 % do volume total anual de passageiros de todos os aeroportos da União, salvo se o aeroporto em causa estiver situado fora de um raio de 100 km do aeroporto da rede global mais próximo, ou fora de um raio de 200 km se existir uma linha ferroviária de alta velocidade na região onde está localizado.

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

Artigo 33.º

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

1. Os Estados-Membros devem assegurar que:
 - (a) Os aeroportos da rede principal estão conectados à rede ferroviária de longo curso, incluindo a rede ferroviária de alta velocidade, e à infraestrutura de transporte rodoviário da rede transeuropeia de transportes, até 31 de dezembro de 2030, exceto quando condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas significativas impeçam essas conexões;
 - (b) Os aeroportos da rede global com um volume total anual de tráfego de passageiros superior a quatro milhões de passageiros estão conectados à rede ferroviária de longo curso, incluindo à rede ferroviária de alta velocidade, e à infraestrutura de transporte rodoviário da rede transeuropeia de transportes, até

31 de dezembro de 2050, exceto quando condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes impeçam essas conexões;

- (c) Os aeroportos situados no seu território oferecem, pelo menos, um terminal aberto a todos os operadores e utilizadores de forma não discriminatória, com tarifas transparentes e não discriminatórias;
 - (d) São aplicadas normas básicas comuns à infraestrutura de transporte aéreo, para proteger a aviação civil de atos de interferência ilícita, como adotadas pela União nos termos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶².
 - (e) A infraestrutura de gestão do tráfego aéreo permite a implementação do Céu Único Europeu, em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (UE) 2018/1139, e a realização das operações de transporte aéreo, com vista a melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu, bem como a implementação das regras de execução e especificações da União;
 - (f) Foi criada uma infraestrutura para combustíveis alternativos nos aeroportos, em plena conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos];
 - (g) A infraestrutura de transporte aéreo permite o fornecimento de ar condicionado às aeronaves estacionárias.
2. A pedido de um Estado-Membro, a Comissão pode, em casos devidamente justificados, conceder isenções por meio de atos de execução relativamente aos requisitos estabelecidos no n.º 1, alíneas a), b), c) e g). Qualquer pedido de isenção deve basear-se numa análise dos custos e benefícios socioeconómicos ou na avaliação de eventuais condicionalismos geográficos específicos ou limitações físicas importantes, incluindo a inexistência de um sistema ferroviário no território.

Artigo 34.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte aéreo

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

- (a) O aumento da eficiência energética e operacional dos aeroportos;
- (b) O apoio à implementação do Céu Único Europeu e de sistemas interoperáveis, em especial os sistemas desenvolvidos pelo Projeto SESAR em conformidade com o Plano Diretor Europeu ATM;
- (c) A melhoria dos processos de digitalização e automatização, em especial tendo em vista o reforço da segurança;
- (d) Melhoria das conexões multimodais entre os aeroportos e as infraestruturas dos outros modos de transporte, bem como entre os aeroportos e os nós urbanos, se for caso disso;
- (e) A melhoria da sustentabilidade e a mitigação do impacto climático, ambiental e sonoro, em especial através da introdução de novas tecnologias e inovação, de

⁶² Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

combustíveis alternativos e de aeronaves e infraestruturas com emissões nulas ou baixas de carbono.

SECÇÃO 6

INFRAESTRUTURA DOS TERMINAIS MULTIMODAIS DE MERCADORIAS

Artigo 35.º

Identificação dos terminais multimodais de mercadorias

1. Os terminais multimodais de mercadorias da rede transeuropeia de transportes são terminais:
 - (a) Localizados nos portos marítimos da rede transeuropeia de transportes, como enumerados no anexo II;
 - (b) Localizados nos portos de navegação interior da rede transeuropeia de transportes, como enumerados no anexo II;
 - (c) Localizados dentro ou na proximidade de um nó urbano;
 - (d) Classificados como terminais rodoferroviários da rede transeuropeia de transportes, como enumerados no anexo II.
2. Os Estados-Membros devem assegurar uma capacidade suficiente dos terminais multimodais de mercadorias que servem a rede transeuropeia de transportes, satisfazendo os fluxos de tráfego atuais e futuros, em especial os fluxos que servem nós urbanos, centros industriais, portos e plataformas logísticas.
3. No prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, os Estados-Membros devem realizar uma análise de mercado e prospetiva sobre os terminais multimodais de mercadorias no seu território. Essa análise deve, pelo menos:
 - (a) Analisar os fluxos de tráfego de mercadorias atuais e futuros, incluindo os fluxos de tráfego de mercadorias transportadas por estrada;
 - (b) Identificar os terminais multimodais de mercadorias da rede transeuropeia de transportes existentes no seu território e avaliar a necessidade de novos terminais multimodais de mercadorias ou de capacidade de transbordo adicional nos terminais existentes;
 - (c) Analisar a forma de assegurar uma boa distribuição dos terminais multimodais de mercadorias com capacidade adequada de transbordo, a fim de satisfazer as necessidades identificadas na alínea b). Tal deve ter em conta os terminais situados em zonas fronteiriças dos Estados-Membros vizinhos.

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

4. Com base na análise referida no n.º 3, os Estados-Membros devem elaborar um plano de ação para desenvolver uma rede multimodal de terminais de mercadorias. Os resultados da análise e do plano de ação devem ser apresentados à Comissão, o mais tardar, seis meses após a conclusão da análise, juntamente com uma lista dos terminais rodoferroviários que o Estado-Membro se propõe acrescentar aos anexos I e II.
5. Um terminal rodoferroviário faz parte da rede transeuropeia de transportes, e é enumerado nos anexos I e II, se preencher, pelo menos, uma das seguintes condições:

- (a) Registrar um transbordo anual de mercadorias superior a 800 000 toneladas, no caso de carga acondicionada, ou um transbordo anual de mercadorias superior a 0,1 % do volume total anual da carga movimentada em todos os portos marítimos da União, no caso de carga a granel;
- (b) Constituir o principal terminal rododiferroviário designado pelo Estado-Membro para uma região NUTS 2, onde não existe um terminal rododiferroviário conforme com a alínea a),
- (c) Ser proposto pelo Estado-Membro em conformidade com o n.º 4.

Artigo 36.º

Componentes da infraestrutura

Os terminais multimodais de mercadorias incluem, nomeadamente:

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

Artigo 37.º

Requisitos aplicáveis à infraestrutura de transporte

1. Os Estados-Membros devem assegurar, de forma justa e não discriminatória, que os terminais multimodais de mercadorias referidos no artigo 35.º, n.º 1:
 - (a) Estão conectados, sempre que possível, aos modos de transporte disponíveis na zona, a menos que tal não se justifique em termos de custo-benefício socioeconómico;
 - (b) Estão equipados com, pelo menos, uma estação de carregamento, tal como definida no artigo 2.º, ponto 43, do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos] dedicada ao serviço de veículos pesados, até 31 de dezembro de 2030;
 - (c) Estão equipados com ferramentas digitais, que permitam assegurar, até 31 de dezembro de 2030:
 - (i) uma operação eficiente dos terminais, nomeadamente sensores fotoelétricos (*photogates*), sistemas de operação dos terminais, *check-in/check-out* digital do condutor, câmaras ou outros sensores em equipamentos de transbordo, e câmaras nas zonas laterais da via-férrea,
 - (ii) fluxos de informação dentro de um terminal e entre os modos de transporte ao longo da cadeia logística e o terminal.

2. Os Estados-Membros devem assegurar, de forma justa e não discriminatória, que os terminais multimodais de mercadorias referidos no artigo 35.º, n.º 1, que estejam ligados à rede ferroviária, até 31 de dezembro de 2030, têm capacidade para tratar todos os tipos de unidades de carregamento intermodais se forem classificados como terminais intermodais e se efetuarem transbordo vertical.
3. Os Estados-Membros devem assegurar, de forma justa e não discriminatória, que os terminais multimodais de mercadorias referidos no artigo 35.º, n.º 1, e que estejam ligados à rede ferroviária, até 31 de dezembro de 2040, têm capacidade para acolher comboios de 740 m de comprimento sem manipulação ou, se tal não for economicamente viável, que são tomadas medidas adequadas para melhorar a eficiência operacional de acolhimento de comboios de 740 m de comprimento, como a extensão e eletrificação das linhas de serviço nas zonas de partida e de chegada, a adaptação dos sistemas de sinalização e a melhoria da configuração da via-férrea.
4. Os Estados-Membros devem assegurar, de forma justa e não discriminatória, que todos os terminais multimodais de mercadorias referidos no artigo 35.º, n.º 1, que estejam ligados à rede ferroviária, até 31 de dezembro de 2050, têm capacidade para assegurar as manobras dos comboios com 740 m de comprimento, sem qualquer manipulação.
5. A pedido de um Estado-Membro, em casos devidamente justificados, a Comissão pode conceder isenções das obrigações previstas nos n.ºs 1 a 4, por meio de atos de execução, sempre que o investimento em infraestruturas não seja justificável em termos de custo-benefício socioeconómico, em especial quando o terminal estiver localizado numa zona de restrição espacial.

Artigo 38.º

Prioridades adicionais do desenvolvimento da infraestrutura de transporte multimodal

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

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

SECÇÃO 7

NÓS URBANOS

Artigo 39.º

Componentes dos nós urbanos

1. Os nós urbanos compreendem, em especial:
 - (a) As infraestruturas de transporte dos nós urbanos que fazem parte da rede transeuropeia de transportes, incluindo as variantes, e que melhoram o desempenho da rede;
 - (b) Os pontos de acesso à rede transeuropeia de transportes, nomeadamente estações ferroviárias multimodais, terminais multimodais de mercadorias, portos ou aeroportos;
 - (c) As conexões no «primeiro e último quilómetro» entre e para esses pontos de acesso.
2. Os nós urbanos da rede transeuropeia de transportes estão enumerados no anexo II.

Artigo 40.º

Requisitos aplicáveis aos nós urbanos

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

- (a) A disponibilidade de uma infraestrutura de abastecimento e carregamento de combustíveis alternativos, incluindo nas plataformas logísticas e para os transportes públicos, em plena conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos];
- (b) Até 31 de dezembro de 2025:
 - (i) a adoção de um plano de mobilidade urbana sustentável (PMUS), em conformidade com o anexo V, que inclua, nomeadamente, medidas que permitam integrar os diferentes modos de transporte, promover uma mobilidade eficiente sem emissões, incluindo uma logística urbana sustentável e sem emissões, reduzir a poluição atmosférica e sonora e ter em consideração os fluxos de transporte transeuropeus de longa distância,
 - (ii) a recolha e transmissão à Comissão de dados sobre a mobilidade urbana, por nó urbano, pelo menos, em matéria de emissões GEE, congestionamentos, acidentes e ferimentos, quota modal e acesso aos serviços de mobilidade, bem como de dados sobre a poluição atmosférica e sonora. Posteriormente, estes dados devem ser apresentados todos os anos;
- (c) Até 31 de dezembro de 2030:
 - (i) no caso do transporte de passageiros: interconexão sustentável, contínua e segura entre os transportes ferroviário, rodoviário, aéreo, os modos ativos e, se for caso disso, as infraestruturas de navegação interior e marítimas,

- (ii) no caso do transporte de passageiros: acesso dos passageiros a informações, reservas, pagamento de viagens e obtenção de bilhetes através de serviços digitais de mobilidade multimodal,
- (iii) no caso do transporte de mercadorias: interconexão sustentável, contínua e segura entre os transportes ferroviário, rodoviário e, se for caso disso, as infraestruturas de navegação interior, aéreas e marítimas, bem como, se for caso disso, conexões adequadas com as plataformas e instalações logísticas,
- (iv) desenvolvimento de plataformas multimodais de passageiros, para facilitar as conexões no «primeiro e último quilómetro», equipadas com, pelo menos, uma estação de carregamento, tal como definida no artigo 2.º, ponto 43, do Regulamento (UE) [...] [relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos], dedicada ao serviço de veículos pesados;
- (d) Até 31 de dezembro de 2040: desenvolvimento de, pelo menos, um terminal multimodal de mercadorias com capacidade suficiente de transbordo, dentro ou na proximidade do nó urbano.

A Comissão adotará, o mais tardar, um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, um ato de execução estabelecendo a metodologia para a recolha pelos Estados-Membros dos dados referidos na alínea b), subalínea ii). Esse ato de execução é adotado em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 3.

Artigo 41.º

Prioridades adicionais dos nós urbanos

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

- (a) A continuidade das conexões entre a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes e as infraestruturas de transporte regional e local;
- (b) A mitigação da exposição das zonas urbanas aos efeitos negativos do trânsito ferroviário e rodoviário, o que pode incluir as variantes;
- (c) A promoção de uma mobilidade e transportes eficientes e com baixas emissões de ruído, incluindo através da utilização de frotas urbanas mais ecológicas;
- (d) O aumento da quota modal dos transportes públicos e dos modos ativos;
- (e) O intercâmbio digital de informações sobre os transportes e o tráfego entre centros de gestão do tráfego urbano e não urbano, e com entidades que prestam serviços de informação, em conformidade com as normas ISO/CEN.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES PARA GARANTIR TRANSPORTES INTELIGENTES E RESILIENTES

Artigo 42.º

Sistemas TIC para os transportes

1. Os sistemas TIC para os transportes devem possibilitar uma gestão das capacidades e do tráfego e um intercâmbio de informações dentro de cada modo de transporte e entre diferentes modos de transporte, operações de transporte multimodais e a prestação de serviços de valor acrescentado relacionados com os transportes, o reforço da resiliência, segurança e proteção, a redução dos congestionamentos de tráfego, a melhoria do desempenho operacional e ambiental e a simplificação dos procedimentos administrativos. Além disso, os sistemas TIC para os transportes devem facilitar a continuidade das conexões entre as diferentes infraestruturas e os ativos móveis.
2. Os sistemas TIC para os transportes devem ser implantados em toda a União, a fim de garantir a existência de um conjunto de capacidades básicas interoperáveis em todos os Estados-Membros.
3. Os sistemas TIC para os transportes a que se refere o presente artigo incluem:
 - (a) No transporte ferroviário: o sistema ERTMS, as aplicações telemáticas para serviços de mercadorias e de passageiros, conforme referido na especificação técnica de interoperabilidade, e outras melhorias da digitalização, em especial no âmbito das empresas comuns «Shift2Rail» e «Setor Ferroviário Europeu»;
 - (b) Nas vias navegáveis interiores: o sistema RIS;
 - (c) No transporte rodoviário: o sistema ITS;
 - (d) No transporte marítimo: o sistema VTMS para a gestão do tráfego marítimo e o ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo (EMSW) para o intercâmbio de informações;
 - (e) No transporte aéreo: os sistemas ATM/ANS, em especial no âmbito do projeto SESAR;
 - (f) No transporte multimodal: o sistema eFTI, o Espaço de Dados da Mobilidade da UE e os sistemas que facilitam o intercâmbio de dados entre empresas para melhorar a transparência e otimização da cadeia de abastecimento.

Artigo 43.º

Serviços sustentáveis de transporte de mercadorias

1. Os Estados-Membros devem promover projetos de interesse comum que ofereçam serviços de transporte de mercadorias eficientes que utilizem a infraestrutura da rede transeuropeia de transportes, que contribuam para reduzir as emissões de dióxido de carbono e outros impactos ambientais negativos, e que visem:
 - (a) Melhorar a utilização sustentável da infraestrutura de transporte, incluindo a sua gestão eficaz;
 - (b) Promover a utilização de serviços de transporte inovadores, nomeadamente ligações de transporte marítimo de curta distância, sistemas TIC para os transportes e o desenvolvimento das infraestruturas auxiliares necessárias para

alcançar, sobretudo, os objetivos ambientais e de segurança desses serviços, bem como o estabelecimento das estruturas de gestão relevantes;

- (c) Facilitar as operações de serviços de transporte multimodal, incluindo os fluxos de informação necessários, e melhorar a cooperação entre as entidades que intervêm na cadeia logística, incluindo os expedidores, os operadores, os prestadores de serviços e os seus clientes;
 - (d) Promover uma utilização eficiente dos recursos e uma exploração com emissões nulas ou baixas, em especial no que se refere às tecnologias, às operações, à tração e condução/navegação de veículos, e ao planeamento de sistemas e operações;
 - (e) Melhorar as conexões com as zonas mais vulneráveis e isoladas da União, incluindo as regiões ultraperiféricas e outras regiões remotas, insulares, periféricas e montanhosas, bem como as zonas escassamente povoadas.
2. Os Estados-Membros devem promover a implantação de serviços de transporte inovadores, incluindo através do Espaço Marítimo Europeu, dos sistemas TIC para os transportes e do desenvolvimento das infraestruturas auxiliares necessárias para alcançar, sobretudo, os objetivos ambientais e de segurança desses serviços, bem como o estabelecimento das estruturas de governação relevantes.

Artigo 44.º

Novas tecnologias e inovação

Para que a rede transeuropeia de transportes possa acompanhar o desenvolvimento e a aplicação das tecnologias inovadoras, os Estados-Membros devem, em especial:

- (a) Apoiar e promover a descarbonização dos transportes através da transição para veículos, embarcações e aeronaves com emissões nulas ou baixas, e outras tecnologias de transporte e de rede inovadoras e sustentáveis, como o sistema de transporte ultrarrápido dentro de tubos (*hyperloop*);
- (b) Possibilitar a descarbonização de todos os modos de transporte estimulando a eficiência energética, introduzir soluções com emissões nulas ou baixas como os sistemas de hidrogénio e elétrico, bem como outras soluções novas como os combustíveis sustentáveis, e disponibilizar a infraestrutura correspondente. Essa infraestrutura pode incluir o acesso à rede elétrica e outras instalações necessárias para o abastecimento de energia, ter em conta a interface infraestrutura-veículo e abranger os sistemas TIC para os transportes. A infraestrutura de transporte pode servir de plataforma energética, para servir diferentes modos de transporte;
- (c) Apoiar a utilização e implantação de novas tecnologias digitais, em especial promovendo uma infraestrutura de conectividade sem interrupções de cobertura em todos os corredores europeus de transporte, que permita garantir o mais elevado nível e desempenho da infraestrutura digital e alcançar níveis mais elevados de automatização;
- (d) Melhorar a segurança e a sustentabilidade da circulação de pessoas e do transporte de mercadorias;
- (e) Melhorar o funcionamento, a gestão, a acessibilidade, a interoperabilidade, a multimodalidade e a eficiência da rede, nomeadamente através do desenvolvimento de serviços digitais de mobilidade multimodal e de infraestruturas que permitam uma multimodalidade sem descontinuidades, como o transporte ferroviário de alta velocidade e as conexões comboio/elétrico urbano nos aeroportos;

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

Artigo 45.º

Infraestrutura segura e protegida

Os Estados-Membros devem garantir que a infraestrutura de transportes oferece um nível adequado de segurança e proteção da circulação dos passageiros e mercadorias.

Artigo 46.º

Resiliência da infraestrutura

1. Ao planearem a infraestrutura de transportes, os Estados-Membros devem procurar melhorar a sua segurança e a resiliência contra alterações climáticas, riscos naturais e catástrofes de origem humana, e perturbações intencionais, que afetem o funcionamento do sistema de transportes da União. Ao executarem os projetos de interesse comum, os Estados-Membros devem ter em conta os seguintes aspetos:
 - (a) As interdependências e relações com outras redes, e os efeitos em cascata que afetem outras redes, como as redes de telecomunicações e de eletricidade;
 - (b) Os aspetos relativos à segurança e ao desempenho em caso de perigos múltiplos;
 - (c) A necessidade de manter a qualidade da infraestrutura estrutural, durante todo o seu ciclo de vida, tendo em conta especialmente as condições climáticas previstas no futuro;
 - (d) A intervenção dos mecanismos de proteção civil em caso de perturbações;
 - (e) A cibersegurança e a resiliência da infraestrutura, em especial a infraestrutura transfronteiriça.
2. Os projetos de interesse comum para os quais deva ser realizada uma avaliação de impacto ambiental em conformidade com a Diretiva 2011/92/UE devem também ser sujeitos a uma avaliação da resistência às alterações climáticas. A avaliação da resistência às alterações climáticas deve ser realizada com base nas boas práticas e orientações mais recentes e disponíveis, com vista a garantir que as infraestruturas de transporte são resilientes aos impactos adversos das alterações climáticas, avaliando

a sua vulnerabilidade climática e os riscos, incluindo as medidas de adaptação pertinentes, e integrando os custos das emissões GEE na análise custo-benefício. Este requisito não se aplica aos projetos cuja avaliação de impacto ambiental tenha sido concluída antes da entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 47.º

Riscos para a segurança ou a ordem pública

1. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão todos os projetos de interesse comum que sejam realizados no seu território com a participação ou qualquer tipo de contribuição de uma pessoa singular de um país terceiro ou de uma empresa de um país terceiro, a fim de poder avaliar o seu impacto na segurança ou ordem pública da União. Esta obrigação não se aplica aos investimentos diretos estrangeiros notificados à Comissão e aos outros Estados-Membros nos termos do artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/452.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as informações notificadas nos termos do n.º 1 são disponibilizadas, pelo menos, doze meses antes da decisão final sobre a execução do projeto de interesse comum. Essas informações devem referir, nomeadamente:
 - (a) A estrutura da propriedade da empresa do país terceiro e, se for caso disso, da empresa em que está prevista a participação ou contribuição, incluindo informações sobre o beneficiário efetivo final e a sua participação no capital;
 - (b) O valor aproximado da participação ou contribuição da pessoa singular do país terceiro ou da empresa do país terceiro que participa ou contribui para o projeto de interesse comum, e uma descrição da forma e das condições dessa participação ou contribuição;
 - (c) Os produtos, serviços e operações comerciais da pessoa singular do país terceiro ou da empresa do país terceiro e, se for caso disso, da empresa em que está prevista a participação ou contribuição, que afetem a rede transeuropeia de transportes;
 - (d) Os Estados-Membros em que a pessoa singular do país terceiro ou a empresa do país terceiro e, se for caso disso, a empresa em que está prevista a participação ou contribuição, realizem operações comerciais relevantes que afetem a rede transeuropeia de transportes;
 - (e) O financiamento da contribuição ou participação e respetiva fonte, com base nas melhores informações de que disponha o Estado-Membro;
 - (f) A data prevista do início da participação ou de realização da contribuição.Além disso, os Estados-Membros devem fornecer todas as informações, se disponíveis, que sejam suscetíveis de contribuir para a avaliação realizada pela Comissão nos termos do n.º 5, segundo parágrafo, alíneas a), b) e c).
3. Até trinta dias civis após a receção das informações previstas no n.º 1, a Comissão pode solicitar informações adicionais ao Estado-Membro onde está previsto o projeto de interesse comum. O pedido de informações adicionais deve ser devidamente justificado, limitar-se às informações necessárias para proceder à avaliação nos termos do n.º 5, ser proporcionado em relação à finalidade do pedido e não constituir um encargo excessivo para o Estado-Membro em que está previsto o projeto de interesse comum.

O Estado-Membro onde está previsto o projeto de interesse comum deve assegurar que as informações adicionais solicitadas são disponibilizadas à Comissão sem demora injustificada.

O Estado-Membro onde está previsto o projeto de interesse comum pode solicitar à pessoa singular do país terceiro ou à empresa do país terceiro que forneça as informações referidas nos n.ºs 2 e 3. A pessoa singular do país terceiro ou a empresa do país terceiro em causa deve fornecer as informações solicitadas sem demora injustificada.

4. Se a Comissão considerar que a participação ou qualquer tipo de contribuição de uma pessoa singular de um país terceiro ou de uma empresa de um país terceiro é suscetível de afetar infraestruturas críticas da rede transeuropeia de transportes por razões de segurança ou ordem pública, ou se dispuser de informações relevantes sobre essa participação ou contribuição, ou o projeto de interesse comum em causa, pode emitir um parecer dirigido ao Estado-Membro onde está previsto o projeto de interesse comum.

Considera-se infraestrutura crítica qualquer ativo, sistema ou sua parte utilizado para fins de transporte e situado num Estado-Membro que seja essencial para a manutenção de funções vitais para a sociedade, a saúde, a segurança e o bem-estar económico ou social das pessoas, e cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo num Estado-Membro, devido à impossibilidade de continuar a assegurar essas funções.

5. Ao determinar se a participação de uma pessoa singular de um país terceiro ou de uma empresa de um país terceiro é suscetível de afetar infraestruturas críticas por razões de segurança ou ordem pública, a Comissão pode considerar os seus efeitos potenciais, nomeadamente sobre:

- (a) Infraestruturas críticas e instalações críticas para o funcionamento dessas infraestruturas, bem como terrenos e imóveis cruciais para a utilização dessas infraestruturas;
- (b) Tecnologias e produtos de dupla utilização, na aceção do artigo 2.º, ponto 1, do Regulamento (UE) 2021/821⁶³, essenciais para o funcionamento das infraestruturas críticas;
- (c) Fornecimento de insumos essenciais para a construção, exploração e manutenção de infraestruturas críticas;
- (d) O acesso a informações sensíveis, incluindo dados pessoais, ou a capacidade de controlar essas informações em conjunto com a construção, exploração e manutenção de infraestruturas críticas.

Ao determinar se uma participação ou contribuição estrangeira é suscetível de afetar a segurança ou ordem pública, a Comissão podem também ter em conta, em especial:

- (a) Se a empresa do país terceiro é controlada direta ou indiretamente pelo governo, incluindo os organismos estatais ou as forças armadas, de um país terceiro, nomeadamente através de propriedade ou financiamento importante;
- (b) Se a pessoa singular do país terceiro ou a empresa do país terceiro já esteve envolvida em atividades que afetem a segurança ou a ordem pública num Estado-Membro; ou

⁶³ Regulamento (UE) 2021/821 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de maio de 2021, que cria um regime da União de controlo das exportações, corretagem, assistência técnica, trânsito e transferências de produtos de dupla utilização (reformulação) (JO L 206 de 11.6.2021, p. 1).

- (c) Se existe um risco grave de a pessoa singular do país terceiro ou a empresa do país terceiro se dedicar a atividades ilegais ou criminosas.
6. A Comissão pode emitir um parecer nos termos do n.º 4, o mais tardar, três meses após a receção das informações referidas no n.º 3. O parecer da Comissão é dirigido ao Estado-Membro onde está previsto o projeto de interesse comum e é enviado aos restantes Estados-Membros. Caso a participação ou qualquer tipo de contribuição de uma pessoa singular de um país terceiro ou de uma empresa de um país terceiro seja um investimento direto estrangeiro, na aceção do artigo 2.º, ponto 1, do Regulamento (UE) 2019/452, não sujeito a controlo pelo Estado-Membro onde esse investimento esteja previsto ou executado, a Comissão emitirá um parecer, se tal se justificar, nos termos do artigo 8.º do Regulamento (UE) 2019/452.
7. O Estado-Membro em que esteja prevista a realização de um projeto de interesse comum por uma pessoa singular de um país terceiro ou uma empresa de um país terceiro, ou com a sua participação ou qualquer tipo de contribuição, deve ter na máxima conta o parecer da Comissão e apresentar uma justificação, se o seu parecer não for respeitado, o mais tardar, três meses após a emissão do parecer.
8. Cada Estado-Membro e a Comissão devem criar um ponto de contacto para a aplicação do presente artigo. Os Estados-Membros e a Comissão devem envolver esses pontos de contacto em todas as questões relacionadas com a aplicação do presente artigo.
9. A Comissão deve estabelecer um sistema seguro e encriptado para apoiar a cooperação direta e o intercâmbio de informações entre os pontos de contacto.
10. Os Estados-Membros e a Comissão devem assegurar a proteção das informações confidenciais obtidas em aplicação do presente artigo, nos termos do direito da União e do respetivo direito nacional.
11. Os Estados-Membros e a Comissão devem assegurar que as informações confidenciais fornecidas ou trocadas no âmbito do presente artigo não perdem a confidencialidade ou o nível de confidencialidade, sem o consentimento prévio escrito da entidade de origem das informações.
12. Qualquer tratamento de dados pessoais por força do presente artigo deve ser efetuado nos termos dos Regulamentos (UE) 2016/679⁶⁴ e (UE) 2018/1725⁶⁵, e apenas na medida em que tal seja necessário para o controlo da participação ou contribuição para o projeto de interesse europeu em causa e para garantir a eficácia da cooperação prevista no presente artigo. Os dados pessoais relacionados com a aplicação do presente artigo devem ser conservados apenas durante o tempo necessário para alcançar os fins da sua recolha.

Artigo 48.º

Manutenção e ciclo de vida dos projetos

Os Estados-Membros devem assegurar:

⁶⁴ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁶⁵ Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- (a) A manutenção da infraestrutura da rede transeuropeia de transportes de modo a proporcionar o mesmo nível de serviço e de segurança durante todo o seu ciclo de vida;
- (b) O estabelecimento de planos de manutenção a longo prazo, incluindo informações sobre os recursos financeiros necessários para cobrir os custos de manutenção a longo prazo das infraestruturas existentes e planeadas;
- (c) A tomada em conta das necessidades e dos custos de manutenção ao longo do ciclo de vida da infraestrutura na fase de planeamento da construção ou da modernização;
- (d) No caso da infraestrutura ferroviária, devem assegurar a coerência entre as necessidades de manutenção e renovação relacionadas com o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e refletida na estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária referida no artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, o programa de atividades dos gestores da infraestrutura em causa referido no artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, e o contrato entre a autoridade competente e o gestor da infraestrutura referido no artigo 30.º da Diretiva 2012/34/UE.

Artigo 49.º

Acessibilidade para todos os utilizadores

A infraestrutura de transportes deve garantir uma mobilidade sem descontinuidade e a acessibilidade de todos os utilizadores, em especial das pessoas em situação de vulnerabilidade, incluindo as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, bem como das pessoas que vivam em regiões ultraperiféricas e noutras regiões remotas, rurais, insulares, periféricas e montanhosas, e em zonas escassamente povoadas.

CAPÍTULO V

IMPLEMENTAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DOS CORREDORES EUROPEUS DE TRANSPORTE E PRIORIDADES HORIZONTAIS

Artigo 50º

Corredores europeus de transporte e prioridades horizontais

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

- (c) O desenvolvimento coordenado das infraestruturas, em especial nos troços transfronteiriços, nomeadamente com vista ao desenvolvimento de um sistema de transporte ferroviário de mercadorias plenamente interoperável, bem como de uma rede ferroviária de passageiros de longo curso a alta velocidade em toda a União;
 - (d) O apoio ao desenvolvimento e implantação coordenado e integrado de soluções inovadoras para a digitalização dos transportes.
- 3. Os corredores europeus de transporte devem permitir que os Estados-Membros adotem uma abordagem coordenada e sincronizada em matéria de investimento em infraestruturas.
 - 4. O Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) e o Espaço Marítimo Europeu constituem as prioridades horizontais da implementação da rede transeuropeia de transportes. Essas prioridades devem assegurar a implantação atempada do ERTMS em toda a rede e a integração das conexões marítimas na rede transeuropeia de transportes.

Artigo 51.º

Coordenação dos corredores europeus de transporte e prioridades horizontais

- 1. A fim de facilitar a implementação coordenada dos corredores europeus de transporte, do ERTMS e do Espaço Marítimo Europeu, a Comissão, em acordo com os Estados-Membros em causa e após consulta do Parlamento Europeu e do Conselho, deve designar um coordenador europeu para cada corredor e para cada prioridade horizontal.
- 2. Os coordenadores europeus são selecionados, em especial, em função do seu conhecimento nos domínios do transporte, do financiamento e/ou da avaliação socioeconómica e ambiental dos principais projetos, bem como da sua experiência em matéria de elaboração de políticas europeias. O mandato dos coordenadores europeus tem uma duração máxima de quatro anos e é renovável. Cada coordenador europeu é responsável pela implementação de um único corredor ou prioridade horizontal.
- 3. A decisão da Comissão relativa à designação do coordenador europeu deve especificar o modo como serão exercidas as funções referidas nos n.ºs 5, 6 e 7.
- 4. O coordenador europeu age em nome e por conta da Comissão, que lhe facultará o necessário apoio logístico.
- 5. O coordenador europeu deve:
 - (a) Apoiar a implementação coordenada do corredor europeu de transportes ou da prioridade horizontal em causa;
 - (b) Elaborar um plano de trabalho em conjunto com os Estados-Membros em causa e acompanhar a sua execução, em conformidade com o artigo 53.º;
 - (c) Consultar o fórum do corredor ou o fórum consultivo da prioridade horizontal, respetivamente, em relação a esse plano de trabalho e à sua execução, e informar regularmente o fórum sobre a execução do plano de trabalho;
 - (d) Informar os Estados-Membros, a Comissão e, conforme adequado, todas as demais entidades diretamente envolvidas no desenvolvimento do corredor europeu de transporte ou prioridade horizontal sobre quaisquer dificuldades registadas, em especial quando existam entraves ao desenvolvimento de um corredor ou prioridade horizontal, a fim de identificar soluções adequadas;

- (e) Elaborar um relatório anual sobre o estado da execução, identificando os progressos alcançados na implementação dos corredores europeus de transporte e das prioridades horizontais. Esse relatório anual centrar-se-á nos progressos realizados nas principais prioridades e investimentos, descreverá a natureza dos problemas encontrados na sua execução e proporá soluções.
6. Os coordenadores europeus dos corredores europeus de transporte devem:
- (a) Cooperar estreitamente com as entidades responsáveis pelo transporte ferroviário de mercadorias, com vista a identificar e dar prioridade às necessidades de investimento no transporte de mercadorias nas linhas ferroviárias de mercadorias dos corredores europeus de transporte;
 - (b) Monitorizar os aspetos administrativos, operacionais e de interoperabilidade do transporte de mercadorias nas linhas ferroviárias de mercadorias dos corredores europeus de transporte, incluindo o desempenho dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, em estreita cooperação com as entidades responsáveis pelo transporte ferroviário de mercadorias.
7. Os coordenadores europeus dos corredores europeus de transporte devem:
- (a) Identificar e dar prioridade às necessidades de investimento nas linhas ferroviárias de passageiros dos corredores europeus de transporte;
 - (b) Monitorizar os aspetos administrativos, operacionais e de interoperabilidade do transporte de passageiros nas linhas ferroviárias de passageiros dos corredores europeus de transporte, incluindo o desempenho dos serviços de transporte ferroviário de passageiros.
8. Nos termos do artigo 14.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2021/1153, a Comissão deve solicitar o parecer do coordenador europeu ao examinar os pedidos de financiamento da União ao abrigo do Mecanismo Interligar a Europa (MIE), no que diz respeito ao corredor de transporte europeu ou prioridade horizontal da competência desse coordenador, a fim de garantir a coerência e o progresso de cada corredor ou prioridade. O coordenador europeu deve verificar se os projetos propostos pelos Estados-Membros para cofinanciamento do MIE são coerentes com as prioridades do plano de trabalho.
9. Caso o coordenador europeu não consiga exercer o seu mandato satisfatoriamente, e nos termos do previsto no presente artigo, a Comissão pode, a qualquer momento, cessar o mandato e designar um novo coordenador europeu em conformidade com o procedimento estabelecido no n.º 1.

Artigo 52.º

Governança dos corredores europeus de transporte e das prioridades horizontais

1. Ao desempenhar as funções atribuídas relativas ao plano de trabalho e respetiva execução, os coordenadores europeus serão assistidos, para cada corredor europeu de transporte e prioridade horizontal, por um secretariado e por um fórum consultivo, designado respetivamente por «fórum do corredor» e «fórum consultivo da prioridade horizontal».
2. O «fórum do corredor» deve ser formalmente instituído e presidido pelo coordenador europeu. Os Estados-Membros em causa devem chegar a acordo sobre a composição do fórum do corredor para a sua parte do corredor europeu de transporte e assegurar a representação das entidades responsáveis pelo transporte ferroviário de mercadorias.

3. Com o acordo dos Estados-Membros em causa, os coordenadores europeus podem criar e presidir a grupos de trabalho dedicados a questões específicas relacionadas com cada corredor, nomeadamente:
- (a) A interoperabilidade e implantação de novas tecnologias e infraestruturas digitais;
 - (b) O desenvolvimento coordenado e implementação de projetos infraestruturais troços transfronteiriços;
 - (c) Os serviços ferroviários transfronteiriços de passageiros;
 - (d) Os estrangulamentos operacionais;
 - (e) Os nós urbanos;
 - (f) A cooperação com os países terceiros;
 - (g) Outros grupos de trabalho *ad hoc* considerados necessários.
- Se for caso disso, o coordenador europeu deve cooperar e coordenar as atividades dos grupos de trabalho com a governação do transporte ferroviário de mercadorias, a fim de evitar duplicações de trabalho.
4. O fórum consultivo da prioridade horizontal é instituído e presidido pelo coordenador europeu. Os Estados-Membros em causa e, se for caso disso, os representantes pertinentes dos setores em causa, podem participar. Os Estados-Membros devem designar um coordenador nacional do ERTMS para participar no fórum consultivo do ERTMS. O coordenador europeu também pode criar grupos de trabalho *ad hoc*.
5. Os Estados-Membros em causa devem cooperar com os coordenadores europeus, participar nos fóruns dos corredores e nos fóruns consultivos das prioridades horizontais, e fornecer-lhes toda a informação necessária para exercerem as funções definidas no presente artigo, incluindo sobre o desenvolvimento dos corredores nos planos nacionais de infraestruturas pertinentes.
6. O coordenador europeu pode consultar as autoridades regionais e locais, os gestores de infraestruturas, os operadores de transportes, em especial os operadores que participem na governação do transporte ferroviário de mercadorias, a indústria fornecedora, os utilizadores dos transportes e os representantes da sociedade civil sobre o plano de trabalho e respetiva execução. Além disso, o coordenador europeu responsável pelo ERTMS deve cooperar estreitamente com a Agência Ferroviária da União Europeia e a empresa comum «Setor Ferroviário Europeu» e o coordenador europeu do Espaço Marítimo Europeu deve cooperar com a Agência Europeia da Segurança Marítima.

Artigo 53.º

Plano de trabalho do coordenador europeu

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

horizontal. O plano de trabalho do corredor europeu de transporte deve ser aprovado pelos Estados-Membros em causa. A Comissão transmitirá o plano de trabalho ao Parlamento Europeu e ao Conselho para informação.

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

3. O plano de trabalho do corredor europeu de transporte deve fornecer uma análise pormenorizada do estado de execução do corredor em causa, que inclua, nomeadamente:
- (a) Uma descrição das características do corredor;
 - (b) Uma análise do estado de conformidade do corredor com os requisitos da infraestrutura de transportes estabelecidos no presente regulamento e dos progressos alcançados;
 - (c) Uma identificação das ligações em falta e dos estrangulamentos que dificultam o desenvolvimento do corredor;
 - (d) Uma análise dos investimentos necessários, incluindo os diferentes fundos e financiamentos autorizados e/ou previstos para a execução dos projetos necessários para desenvolver e concluir o corredor;
 - (e) Uma descrição das soluções possíveis para dar resposta às necessidades de investimento e aos estrangulamentos, em especial para as linhas de passageiros e de mercadorias do corredor;
 - (f) Um plano com metas intermédias para eliminar os obstáculos físicos, técnicos, digitais, operacionais e administrativos dentro de cada modo de transporte e entre diferentes modos de transporte, e para promover a utilização de transportes multimodais eficientes, concedendo especial atenção aos troços transfronteiriços e às ligações nacionais em falta.

Para a análise dos investimentos e a elaboração do plano com metas intermédias para o transporte ferroviário de mercadorias, o coordenador europeu deve cooperar com o conselho executivo e o conselho de gestão do corredor a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010.

Para a análise dos investimentos e a elaboração do plano com metas intermédias para os terminais multimodais de mercadorias, o coordenador europeu deve ter em conta os elementos relevantes sobre o corredor da análise, os planos de ação elaborados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 35.º, n.º 4, e a lista referida no artigo 19.º, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 913/2010.

Para a análise dos investimentos e a elaboração do plano com metas intermédias para os serviços de passageiros, o coordenador europeu deve ter em conta os resultados da monitorização realizada em conformidade com o artigo 51.º, n.º 7, alínea b).

- (g) Os resultados da monitorização do desempenho do transporte ferroviário de mercadorias efetuada pela governação do transporte ferroviário de mercadorias, em conformidade com o artigo 19.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010, e a lista dos objetivos, metas e medidas do corredor definidos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 913/2010, com vista ao cumprimento dos requisitos operacionais do artigo 18.º do presente regulamento;
- (h) A identificação das medidas relativas aos nós urbanos que sejam relevantes para o funcionamento eficaz do corredor e a realização dos objetivos da rede transeuropeia de transportes;
- (i) A identificação das prioridades de desenvolvimento do corredor;

- (j) Uma análise dos possíveis impactos das alterações climáticas na infraestrutura e, conforme adequado, uma proposta de medidas para reforçar a resiliência contra as alterações climáticas;
 - (k) As medidas a tomar para mitigar as emissões GEE, o ruído e, se adequado, outros impactos ambientais negativos.
4. O coordenador europeu deve auxiliar os Estados-Membros na execução do plano de trabalho, em especial:
- (a) A definição de prioridades no planeamento nacional, através da identificação dos problemas de execução e estrangulamentos, incluindo as questões operacionais, para cada corredor ou prioridade horizontal;
 - (b) O planeamento dos projetos e dos investimentos, os custos associados e o calendário previsto de execução para implementar o corredor europeu de transporte ou prioridade horizontal;
 - (c) A criação de uma entidade única para a construção e gestão de projetos de infraestruturas transfronteiriças.

Artigo 54.º

Atos de execução

1. Com base no primeiro plano de trabalho dos coordenadores europeus, a Comissão deve adotar um ato de execução para cada plano de trabalho dos corredores europeus de transporte ou prioridades horizontais. O referido ato de execução estabelece as prioridades para o planeamento das infraestruturas e dos investimentos, e para o financiamento.
2. A Comissão pode adotar atos de execução para a execução de troços específicos do corredor europeu de transporte, em especial para a implementação de troços transfronteiriços complexos ou de requisitos específicos em matéria de infraestruturas de transporte do corredor europeu de transporte ou prioridade horizontal.
3. Os atos de execução referidos n.ºs 1 e 2 são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 59.º, n.º 3. A Comissão alterará os atos de execução em conformidade com o mesmo procedimento, sempre que o plano de trabalho seja revisto pelo coordenador europeu, ou para ter em conta os progressos alcançados, eventuais atrasos ou a atualização dos programas nacionais.
4. Até à plena execução das medidas previstas no ato de execução, os Estados-Membros em causa devem apresentar à Comissão um relatório anual sobre os progressos realizados, indicando nomeadamente os compromissos financeiros assumidos no quadro do plano orçamental nacional.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES COMUNS

Artigo 55.º

Notificação e monitorização

1. Os Estados-Membros devem transmitir regularmente à Comissão informações completas e transparentes sobre os progressos alcançados na execução dos projetos de interesse comum e os investimentos efetuados para o efeito. Essa informação deve

incluir a transmissão anual de dados através do sistema interativo de informação geográfica e técnica da RTE-T (TENtec). Deve também incluir dados técnicos e financeiros sobre os projetos de interesse comum da rede transeuropeia de transportes, bem como dados sobre a conclusão da rede transeuropeia de transportes.

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

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

3. Os Estados-Membros devem assegurar a qualidade, a exaustividade e a coerência dos dados do sistema de informação TENtec. Os sistemas e fontes de dados nacionais devem permitir o intercâmbio automatizado de dados com o TENtec.

Artigo 56.º

Modernização da rede

1. Sob reserva do artigo 172.º, segundo parágrafo, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 60.º para adaptar os anexos I e II, nomeadamente para ter em conta eventuais alterações decorrentes dos limiares quantitativos estabelecidos nos artigos 20.º, 24.º e 32.º. Ao adaptar esses anexos, a Comissão deve:
 - (a) Incluir os portos de navegação interior, os portos marítimos e os aeroportos na rede global, se ficar demonstrado que o seu volume médio de tráfego nos últimos três anos foi superior ao limiar aplicável;
 - (b) Excluir os portos marítimos e os aeroportos da rede global, se ficar demonstrado que o seu volume médio de tráfego nos últimos seis anos foi inferior a 85 % do limiar aplicável;
 - (c) Incluir nós urbanos na rede transeuropeia de transportes, se for demonstrado que o número de habitantes é superior a 100 000;
 - (d) Incluir os terminais multimodais de mercadorias identificados pelo Estado-Membro em conformidade com o artigo 35.º, n.º 4, na rede transeuropeia de transportes;
 - (e) Ajustar os mapas das infraestruturas rodoviária, ferroviária e das vias navegáveis interiores de modo a refletir unicamente os progressos registados na conclusão da rede. Ao ajustar esses mapas, a Comissão não admitirá nenhum ajuste no alinhamento dos itinerários para além do permitido pelo procedimento relevante de aprovação de projetos.

As adaptações referidas nas alíneas a) a c) do primeiro parágrafo devem basear-se nos dados estatísticos disponíveis mais recentes publicados pelo Eurostat e, caso não estejam disponíveis, nos dados dos serviços nacionais de estatística dos Estados-Membros. As adaptações referidas na alínea d) do primeiro parágrafo devem basear-se no plano de ação referido no artigo 35.º, n.º 4. As adaptações referidas na alínea e) do primeiro parágrafo devem basear-se nas informações fornecidas pelos Estados-Membros em causa em conformidade com o artigo 55.º, n.º 1.

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

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

3. Sob reserva do artigo 172.º, n.º 2, do TFUE, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 60.º para alterar o anexo IV, com vista a incluir ou adaptar os mapas indicativos das redes de infraestruturas de transportes dos países vizinhos.

Artigo 57.º

Relação com partes interessadas públicas e privadas

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

Artigo 58.º

Coerência dos planos nacionais com a política de transportes da União

1. Os Estados-Membros devem assegurar que os planos nacionais de transportes e de investimento são coerentes com a política de transportes da União, com as prioridades e os prazos estabelecidos no presente regulamento e com as prioridades estabelecidas nos planos de trabalho dos corredores e prioridades horizontais pertinentes para os Estados-Membros em causa, bem como com os atos de execução adotados nos termos do artigo 54.º, n.º 1.
2. Os planos nacionais de investimento devem incluir todos os projetos de interesse comum e os investimentos conexos necessários para concluir a rede em tempo útil.
3. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão todos os projetos de planos e programas nacionais, ou qualquer alteração dos mesmos, que estejam relacionados com o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, pelo menos, doze meses antes da sua adoção. A Comissão pode emitir um parecer, o mais tardar, seis meses após a notificação do Estado-Membro, sobre a coerência dos projetos de planos e programas nacionais com as prioridades estabelecidas no presente regulamento, nos planos de trabalho do(s) corredor(s) correspondente(s) e das prioridades horizontais e nos atos de execução adotados nos termos do artigo 54.º, n.º 1. Os Estados-Membros devem informar a Comissão, o mais tardar, dois meses após a notificação do parecer, sobre as medidas adotadas para dar resposta às recomendações formuladas.

Artigo 59.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. O comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

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

Artigo 60.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 11.º, n.º 3, e 56.º, n.ºs 1 e 3, é conferido à Comissão por um período de cinco anos, a partir de [...]. A Comissão elaborará um relatório relativo à delegação de poderes até nove meses antes do final do período 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 até três meses antes do final de cada período.
3. A delegação de poderes referida nos artigos 11.º, n.º 3, e 56.º, n.ºs 1 e 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte à sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou em data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notificará-lo-á simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um ato delegado adotado nos termos dos artigos 11.º, n.º 3, e 56.º, n.ºs 1 e 3, só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho, no prazo de dois meses, a partir da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se antes do termo desse prazo o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 61.º

Reexame

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

A avaliação deve ter em conta o relatório anual sobre o estado de execução e os planos de trabalho elaborados pelos coordenadores europeus, respetivamente nos termos do artigo 51.º, n.º 5, alínea e), e do artigo 53.º, n.º 1.
2. Em 31 de dezembro de 2033, a Comissão, tendo consultado os Estados-Membros, como apropriado, e com a assistência dos coordenadores europeus, procederá a um reexame da implementação da rede principal alargada e da rede global, avaliando:

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

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

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

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

Artigo 62.º

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

1. Em caso de atraso significativo no início ou na conclusão dos trabalhos da rede principal, da rede principal alargada e da rede global, em relação ao prazo inicial estabelecido nos atos de execução em conformidade com o artigo 54.º ou definido nos planos nacionais de transporte e investimento, ou noutra documentação pertinente do projeto, a Comissão pode solicitar ao Estado-Membro ou aos Estados-Membros em causa que apresentem as razões que justificam esse atraso. Essas razões devem ser apresentadas pelo Estado-Membro ou os Estados-Membros em causa no prazo de três meses, a partir da data do pedido de justificação. Com base na resposta obtida, a Comissão consultará o Estado-Membro ou os Estados-Membros em causa com vista a resolver o problema que originou o atraso.
2. Se o troço atrasado disser respeito a um corredor europeu de transporte, o coordenador europeu deve participar na resolução do problema.
3. Após análise das razões apresentadas pelo Estado-Membro ou pelos Estados-Membros em causa nos termos do primeiro parágrafo, a Comissão pode adotar uma decisão dirigida a esse Estado-Membro ou a esses Estados-Membros, determinando que o atraso significativo no início ou na conclusão dos trabalhos da rede principal, da rede principal alargada ou da rede global é imputável ao Estado-Membro ou aos Estados-Membros em causa sem justificação objetiva. A Comissão concederá um prazo de seis meses ao Estado-Membro ou aos Estados-Membros em causa, para corrigirem o atraso significativo.

Caso a secção em atraso diga respeito a um projeto apoiado por fundos da União em regime de gestão direta, pode ser aplicada uma redução do montante da subvenção e/ou uma alteração ou cessação da convenção de subvenção em conformidade com as regras aplicáveis.

Artigo 63.º

Isenções

As disposições relativas aos caminhos de ferro e, em especial, qualquer obrigação de conexão dos aeroportos e portos aos caminhos de ferro, bem como as disposições relativas à segurança e proteção dos estacionamento e dos terminais multimodais de mercadorias, não são

aplicáveis a Chipre, Malta e às regiões ultraperiféricas, enquanto não for criado um sistema ferroviário no seu território.

Artigo 64.º

Alterações do Regulamento (UE) 2021/1153

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

Artigo 65.º

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

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

(1) No artigo 1.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

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

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

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

- (a) “Corredor de transporte de mercadorias”, as linhas ferroviárias de transporte de mercadorias de um corredor europeu de transporte, tal como definido no artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T]* e no anexo III desse regulamento, incluindo a infraestrutura ferroviária e o respetivo equipamento, bem como os serviços ferroviários relevantes, em conformidade com o artigo 5.º da Diretiva 2001/14/CE;
- (b) “Plano de execução”, o documento que apresenta os meios, a estratégia e as medidas que as partes interessadas pretendem adotar e que são necessários e suficientes para organizar e gerir o corredor de transporte de mercadorias;
- (c) “Terminal”, uma instalação do corredor de transporte de mercadorias especialmente adaptada para permitir a carga e/ou a descarga de mercadorias dos comboios de transporte de mercadorias, a integração dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias com os serviços rodoviários, marítimos, fluviais e aéreos, e a formação ou alteração da composição dos comboios de transporte de mercadorias; e, se necessário, para cumprir as formalidades fronteiriças nas fronteiras europeias com países terceiros;
- (d) “Coordenador europeu”, o coordenador referido no artigo 51.º do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T].

* Regulamento [...].»

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

«ORGANIZAÇÃO E GESTÃO DOS CORREDORES DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS».

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

«Artigo 3.º

«Organização e gestão dos corredores de transporte de mercadorias

1. A organização e a gestão dos corredores de transporte de mercadorias estão sujeitas a regras em matéria de administração, planeamento dos investimentos, repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária e gestão do tráfego, em conformidade com o presente regulamento.
2. A partir da data de entrada em vigor do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T] ou em caso de alteração do alinhamento de um corredor de transporte europeu nos termos do artigo 11.º, n.º 3, desse regulamento, os Estados-Membros e os gestores da infraestrutura responsáveis pelo corredor europeu de transporte de mercadorias pertencente a esse corredor de transporte europeu ajustarão a organização e a gestão do corredor de transporte de mercadorias, no prazo de 12 meses, a partir da data da alteração.».
- (5) São suprimidos os artigos 4.º a 7.º.
- (6) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:
 - (a) No n.º 1, é aditada a seguinte frase:

«O conselho executivo avalia periodicamente a coerência entre os objetivos gerais e os objetivos definidos pelo conselho de gestão nos termos do artigo 9.º, n.º 1, alínea c).».
 - (b) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. O conselho de gestão cria um grupo consultivo constituído pelos gestores e pelos proprietários dos terminais do corredor de transporte de mercadorias, incluindo, se necessário, os portos marítimos e de navegação interior. Este grupo consultivo pode dar parecer sobre todas as propostas do conselho de gestão que tenham consequências diretas para os investimentos e a gestão dos terminais. O grupo consultivo pode igualmente dar parecer por iniciativa própria. O conselho de gestão toma em conta todos esses pareceres. Em caso de divergência entre o conselho de gestão e o grupo consultivo, este último pode submeter a questão ao conselho executivo e ao coordenador europeu responsável pelo corredor de transporte de mercadorias. O conselho executivo e o coordenador europeu responsável pelo corredor de transporte de mercadorias atuam como intermediários e emitem um parecer em tempo útil. A decisão final será, porém, tomada pelo conselho de gestão.».
 - (c) No n.º 8, é aditada a seguinte frase:

«Em caso de divergência entre o conselho de gestão e o grupo consultivo, este último pode submeter a questão ao conselho executivo e ao coordenador europeu responsável pelo corredor de transporte de mercadorias. O conselho executivo e o coordenador europeu responsável pelo corredor de transporte de mercadorias atuam como intermediários e emitem um parecer em tempo útil. A decisão final será, porém, tomada pelo conselho de gestão.».
 - (d) É aditado o seguinte n.º 10:

«10. O conselho executivo e o conselho de gestão cooperam com o coordenador europeu responsável pelo corredor de transporte de mercadorias, com vista a apoiar o desenvolvimento do tráfego ferroviário de mercadorias ao longo do corredor.».
- (7) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

Medidas de desenvolvimento do corredor de transporte de mercadorias

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

Esse plano deve compreender:

- (a) Uma descrição das características do corredor de transporte de mercadorias, incluindo os eventuais estrangulamentos, bem como o programa das medidas necessárias para melhorar a sua organização e gestão;
- (b) Os elementos essenciais do estudo referido no n.º 3;
- (c) Os objetivos do corredor de transporte de mercadorias, especialmente em termos de desempenho, expresso em termos de qualidade do serviço e de capacidade do corredor de transporte de mercadorias, nos termos do disposto no artigo 19.º do presente regulamento, e, se for caso disso, as metas quantitativas ou qualitativas relativas a esses objetivos. Os objetivos e as metas devem ter em conta os requisitos estabelecidos no artigo 18.º do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T];
- (d) As medidas de execução do disposto nos artigos 12.º a 19.º e as medidas destinadas a melhorar o desempenho do corredor de transporte de mercadorias, com base nos resultados da avaliação referida no artigo 19.º, n.º 3, com vista a alcançar os objetivos e metas referidos na alínea c);
- (e) A posição e avaliação dos grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre o projeto de plano de execução;
- (f) Um resumo da cooperação e dos resultados da consulta referida no artigo 11.º, incluindo os pareceres dos grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, e um resumo das respostas de outras partes interessadas.

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

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

- 2. O conselho de gestão deve rever periodicamente e, pelo menos, de quatro em quatro anos, o plano de execução, tendo em conta os progressos alcançados na sua implementação, o mercado do transporte ferroviário de mercadorias no corredor em causa e o desempenho aferido em conformidade com os objetivos referidos no n.º 1, alínea c).
- 3. O conselho de gestão deve elaborar e atualizar periodicamente um estudo sobre o mercado dos transportes que contemple a evolução do tráfego constatada e esperada no corredor de transporte de mercadorias, que abranja os diferentes tipos de tráfego, tanto de transporte de mercadorias como de transporte de passageiros. Esse estudo deve examinar, igualmente, se necessário, os custos e benefícios socioeconómicos gerados pelo desenvolvimento do corredor de transporte de mercadorias.
- 4. O plano de execução deve ter em conta o desenvolvimento dos terminais, incluindo a análise do mercado e a análise prospetiva dos terminais multimodais de mercadorias, bem como os planos de ação dos Estados-Membros do corredor de transporte de mercadorias, referidos no artigo 35.º, n.ºs 3 e 4, do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T].
- 5. O conselho de gestão deve, se for caso disso, tomar medidas para cooperar com as administrações regionais e/ou locais no que se refere ao plano de execução.».
- (8) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

Planeamento dos investimentos

1. O conselho executivo e o conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias devem cooperar com o coordenador europeu responsável pelo corredor de transporte de mercadorias, no que diz respeito às necessidades de infraestrutura e de investimento originadas pelo tráfego ferroviário de mercadorias, com vista a apoiar a elaboração do plano de trabalho a que se refere o artigo 53.º do Regulamento (UE) [... novo Regulamento RTE-T].
 2. O conselho de gestão consulta os grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre o desenvolvimento da infraestrutura e as necessidades de investimento. A consulta deve basear-se numa documentação adequada e atualizada sobre o planeamento da infraestrutura a nível nacional. O conselho executivo deve assegurar uma coordenação adequada entre estas atividades de consulta e os mecanismos de coordenação a nível nacional, tal como definidos no artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE.
 3. A cooperação e a consulta incidirão, em especial nos seguintes aspetos:
 - (a) As necessidades de capacidade do transporte ferroviário de mercadorias relevantes para a infraestrutura e o planeamento do investimento, tendo em conta a necessidade de capacidade nos termos do artigo 14.º, n.º 2, e quaisquer infraestruturas declaradas congestionadas nos termos do artigo 47.º da Diretiva 2012/34/UE;
 - (b) Os requisitos de infraestrutura da RTE-T relevantes para o transporte ferroviário de mercadorias, tal como definidos nos capítulos II e III do Regulamento (UE) [... novo Regulamento RTE-T], em especial no que diz respeito às necessidades de capacidade para comboios de mercadorias com um comprimento não inferior a 740 m;
 - (c) A necessidade de investimentos específicos para eliminar estrangulamentos locais, tais como lacetes de ligação, melhorias nos nós e infraestruturas do último quilómetro ou equipamento técnico que melhore o desempenho operacional.».
- (9) O artigo 19.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 19.º

Qualidade do serviço prestado no corredor de transporte de mercadorias

1. O conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias deve promover a compatibilidade entre os regimes de melhoria do desempenho ao longo do corredor de transporte de mercadorias, como referidos no artigo 35.º da Diretiva 2012/34/CE.
2. O conselho de gestão deve monitorizar o desempenho dos serviços prestados pelos gestores de infraestrutura aos candidatos no cumprimento das suas funções essenciais, em conformidade com os artigos 12.º a 18.º, e dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias. A monitorização do desempenho é efetuada em termos qualitativos e quantitativos, e se for caso disso com base em indicadores de desempenho relacionados com os objetivos e metas do corredor de transporte de mercadorias definidos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, alínea c). O conselho de gestão consulta os grupos consultivos referidos no artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, sobre os indicadores de desempenho pertinentes.
3. O conselho de gestão avalia os resultados da monitorização do desempenho no que respeita aos objetivos e metas definidos em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, alínea c), e aos requisitos operacionais a que se refere o artigo 18.º do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T].

4. O conselho de gestão elabora e publica um relatório anual descrevendo os resultados das atividades realizadas nos termos do presente artigo. O relatório apresenta a posição e a monitorização do desempenho pelos grupos consultivos, a que se refere o artigo 8.º, n.ºs 7 e 8, numa secção específica. O conselho de gestão apresenta o relatório anual ao conselho executivo para aprovação.».

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

«Artigo 22.º

Acompanhamento da execução

De quatro em quatro anos, a partir da criação de um corredor de transporte de mercadorias, o conselho executivo referido no artigo 8.º, n.º 1, apresenta à Comissão os resultados do plano de execução relativo a esse corredor. A Comissão analisa esses resultados e informa o comité a que se refere o artigo 21.º sobre a sua análise.

Artigo 23.º

Relatório

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

(11) O anexo deste regulamento é suprimido.

Artigo 66.º

Revogação

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

As referências ao regulamento revogado devem entender-se enquanto referências ao presente regulamento e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo VII.

Artigo 67.º

Entrada em vigor

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

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

Feito em Estrasburgo, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*