



Bruxelas, 8 de abril de 2026
(OR. en)

16833/25
ADD 1

Dossiê interinstitucional:
2023/0271(COD)

TRANS 650
CODEC 2139

PROJETO DE NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

Assunto: Posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção de um REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010
– Projeto de nota justificativa do Conselho

I. INTRODUÇÃO

1. Em 11 de julho de 2023, a Comissão apresentou ao Conselho e ao Parlamento Europeu uma proposta¹ de regulamento relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010. A proposta baseia-se no artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e é negociada de acordo com o processo legislativo ordinário.
2. O Conselho adotou a sua orientação geral no Conselho TTE (Transportes) de 18 de junho de 2024.
3. O Parlamento Europeu adotou o seu mandato de negociação na sessão plenária de 12 de março de 2024.
4. O primeiro trólogo foi organizado em 19 de novembro de 2024, conferindo um amplo mandato ao nível técnico. Foram organizados mais dois trólogos, em 3 de março de 2025 e em 10 de junho de 2025. No quarto e último trólogo, em 18 de novembro de 2025, o Conselho e o Parlamento chegaram a um acordo provisório.
5. Em 19 de dezembro de 2025, o Comité de Representantes Permanentes analisou e confirmou o texto de compromisso final tendo em vista a obtenção de um acordo.
6. Em 27 de janeiro de 2026, a presidente da Comissão TRAN enviou à presidente do Comité de Representantes Permanentes uma carta em que confirmava que, se o Conselho aprovasse o texto acordado em primeira leitura após revisão jurídico-linguística, o Parlamento aprovaria a posição do Conselho em segunda leitura.

¹ ST 11718/23 + ADD 1 a 4

II. **OBJETIVO**

7. O regulamento visa aplicar um quadro regulamentar único à exploração da capacidade da infraestrutura ferroviária. As regras de repartição de capacidade estabelecidas na Diretiva 2012/34/UE são substituídas pelas estabelecidas no presente regulamento. A proposta baseia-se no projeto de reformulação dos horários (TTR) liderado pela indústria, que visa proporcionar aos gestores de infraestrutura uma maior flexibilidade tanto para o planeamento estratégico a mais longo prazo como para a repartição de capacidade a mais curto prazo por meio de um novo processo de planeamento e repartição. Um planeamento iniciado com maior antecedência permitirá utilizar a infraestrutura de forma mais otimizada. Também possibilitará uma divisão mais equilibrada entre os diferentes tipos de utilizadores das capacidades ferroviárias, sejam passageiros ou mercadorias, especialmente no interesse do transporte de mercadorias, que deverá tornar-se mais fiável.
8. Em termos de organização, a proposta da Comissão reforçou a centralização a nível da UE, com uma Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura (ENIM) reforçada e a criação de uma nova entidade: o coordenador da rede. A designação de órgão de análise do desempenho inicialmente proposta foi convertida em Painel Consultivo de Desempenho. A pedido do Parlamento Europeu, as partes interessadas terão a possibilidade de criar a Plataforma Ferroviária Europeia (ERP, do inglês *European Railway Platform*).

III. **ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA**

9. Com base na proposta da Comissão, o Parlamento e o Conselho conduziram negociações tendo em vista chegar a um acordo em segunda leitura antecipada, com base na posição do Conselho em primeira leitura. A posição do Conselho em primeira leitura compreende os seguintes elementos essenciais, que mereceram o acordo dos legisladores.

Síntese das principais questões

10. O regulamento introduz novas regras para a repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária, permitindo um planeamento a mais longo prazo dos serviços ferroviários e, por conseguinte, aspira a uma melhor utilização da infraestrutura e a permitir mais serviços ferroviários, tanto para passageiros como para mercadorias. O novo sistema baseia-se num sistema abrangente de consultas para permitir que os gestores de infraestrutura compreendam melhor as necessidades dos diferentes candidatos. Após a fase de consulta, a capacidade será repartida. Uma vez repartida, existem também regras pormenorizadas para permitir alterações ao planeamento. O novo sistema foi igualmente concebido para permitir uma melhor coordenação transfronteiriça e a criação de melhores serviços multirrede. Existe também um sistema de sanções concebido para ser dissuasivo e evitar demasiadas alterações.
11. Um Estado-Membro pode fornecer ao gestor de infraestrutura orientações estratégicas baseadas na estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, respeitando simultaneamente as responsabilidades operacionais do gestor de infraestrutura. Estas orientações estratégicas podem permitir que as características e os requisitos nacionais específicos sejam tidos em conta no contexto global de uma abordagem mais europeia do planeamento e da repartição da capacidade ferroviária. É importante que os Estados-Membros possam decidir sobre a natureza específica do modelo de horários, fixar volumes mínimos para tipos de serviços de transporte ferroviário específicos e ter a possibilidade de refletir as prioridades nacionais nos parâmetros de divisão da capacidade ou de resolução de conflitos.
12. A gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária basear-se-á num planeamento a mais longo prazo. Cada horário que entre em vigor a partir de dezembro de 2030, e que seja aplicável para o ano seguinte, será elaborado e implementado de acordo com três etapas consecutivas: planeamento, repartição e adaptação. Em todas as etapas existe uma fase de consulta para ouvir as necessidades dos candidatos. A fim de apoiar os gestores de infraestrutura e as partes interessadas operacionais no processo de planeamento, repartição e adaptação, a ENIM preparará um quadro para a gestão da capacidade. Este quadro fornecerá ferramentas, metodologias e disposições processuais para a gestão da capacidade de infraestrutura e para a coordenação entre gestores de infraestrutura e outras partes interessadas operacionais.

1. Planeamento: os gestores de infraestrutura começarão pelo planeamento estratégico da capacidade e assegurarão que estes planos sejam coordenados entre os gestores de infraestrutura. Deste modo, será mais fácil para os candidatos organizar serviços transfronteiriços. A partir do plano estratégico, o gestor de infraestrutura realizará a um planeamento mais pormenorizado, começando com uma estratégia de capacidade, seguido do modelo de capacidade e, por fim, com o plano de oferta de capacidade. Os procedimentos especiais destinam-se a gerir infraestruturas de utilização intensiva ou congestionada.
 2. Repartição: após o planeamento, os direitos de utilização da infraestrutura terão de ser repartidos entre os candidatos, tanto os direitos de capacidade numa rede única como os direitos de capacidade multirrede. Para estes últimos, o regulamento estabelece igualmente regras específicas. A repartição será feita por meio de ferramentas e serviços digitais. Os gestores de infraestrutura terão diferentes formas de repartir os direitos de capacidade e deverão ter em conta as questões relacionadas com a capacidade das instalações de serviço. Os gestores de infraestrutura têm igualmente a obrigação de integrar no planeamento os trabalhos na infraestrutura. Se, no final do processo de repartição, persistirem conflitos entre os pedidos dos candidatos e a capacidade disponível, existe um processo de resolução de conflitos. Se não for possível chegar a um consenso, a resolução do conflito pode conduzir à aplicação de uma metodologia equitativa, transparente e não discriminatória, baseada num conjunto de critérios operacionais, socioeconómicos e ambientais.
 3. Adaptação: antes da entrada em vigor do horário, tanto os gestores de infraestrutura como os candidatos podem solicitar alterações. No entanto, o pedido de alterações deve ser limitado tanto quanto possível. A fim de evitar demasiadas alterações, foi estabelecido um sistema de sanções para dissuadir o gestor de infraestrutura ou o candidato de solicitar alterações.
13. O horário que entra em vigor no início de dezembro de cada ano resulta do planeamento e da repartição. O tráfego é gerido com base nesse horário. No âmbito do novo sistema, ainda poderão ocorrer acontecimentos inesperados que exigirão a gestão de perturbações e a gestão de crises. É importante que todos os envolvidos na gestão do tráfego, de perturbações e de crises se mantenham mutuamente informados. A ENIM desenvolverá um quadro para apoiar os gestores de infraestrutura e as partes interessadas operacionais na coordenação da gestão de tráfego, de perturbações e de crises, utilizando ferramentas, metodologias e procedimentos comuns.

14. A ENIM acompanha e procede a uma avaliação comparativa do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária. Tendo em vista esta análise do desempenho, a ENIM elaborará um quadro para apoiar os gestores de infraestrutura com instrumentos, metodologias e disposições processuais comuns. A ENIM publicará um relatório europeu de análise do desempenho e atualizá-lo-á anualmente. A Comissão pode criar um painel consultivo de desempenho como um painel de peritos independente e imparcial. O painel formula recomendações sobre o desempenho e analisa o projeto de relatório de desempenho, e prepara a secção autónoma no relatório de análise do desempenho.

15. Governação
 1. O regulamento atribui novas responsabilidades à ENIM: estabelecer os três quadros e coordenar melhor o trabalho dos gestores de infraestrutura no que diz respeito aos serviços ferroviários multirrede. Nomeará igualmente o coordenador da rede, após aprovação da Comissão Europeia.
 2. Deve ser nomeado um coordenador da rede para apoiar o trabalho da ENIM. Este coordenador da rede deve assegurar o secretariado da ENIM, contribuir para a elaboração dos quadros, contribuir para a coordenação entre os gestores de infraestrutura, identificar obstáculos aos serviços ferroviários multirrede, servir de ponto de contacto e apoiar o trabalho em matéria de digitalização.
 3. A Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário (ENRRB) terá funções específicas ao abrigo do presente regulamento para acompanhar as questões regulamentares e assegurar a coordenação entre os reguladores nacionais, sempre que surjam problemas com serviços ferroviários multirrede.
 4. As partes interessadas operacionais podem decidir estabelecer a ERP para garantir uma consulta eficaz do setor ferroviário com a REGI.

16. Se a REGI não apresentar um ou mais dos quadros ou elementos desses quadros, se um ou mais desses quadros ou elementos forem inadequados para alcançar os objetivos visados, ou se um ou mais dos quadros não forem suficientes para assegurar condições uniformes para a execução do regulamento, a Comissão está autorizada a adotar um ato de execução para adotar o quadro pertinente ou os elementos desse quadro.

17. O primeiro horário introduzido com base nas novas regras previstas pelo regulamento será publicado em 2030 e começará a ser aplicado a partir de 14 de dezembro de 2030.

IV. CONCLUSÃO

18. A posição do Conselho contribui para o objetivo da proposta da Comissão e reflete, na íntegra, o compromisso alcançado nas negociações informais entre o Conselho e o Parlamento Europeu, com o apoio da Comissão.
 19. Uma vez adotado, o regulamento relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010, dará um contributo importante para o setor dos transportes.
-