



Bruxelas, 13 de maio de 2022  
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265  
CODEC 619

---

---

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

---

---

## RELATÓRIO

---

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho

---

n.º doc. ant.: ST 6840/1/22 REV 1  
ST 7456/22  
ST 7750/22  
ST 7919/22

n.º doc. Com.: ST 15109/21

---

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  
– Relatório intercalar  
– Troca de opiniões

---

## I. INTRODUÇÃO

1. Em 14 de dezembro de 2021, a Comissão apresentou uma 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<sup>1</sup>. A proposta foi apresentada no âmbito de um pacote de quatro iniciativas destinadas a modernizar o sistema de transportes da UE e a apoiar a transição para uma mobilidade mais limpa, mais ecológica e mais inteligente, melhorando algumas das suas principais componentes, como a rede transeuropeia de transportes (RTE-T), os sistemas de transporte inteligentes, as viagens de comboio transfronteiriças e de longo curso e a mobilidade urbana.

---

<sup>1</sup> ST 15109/21

2. Com a proposta de revisão da política de desenvolvimento da RTE-T pretende-se construir, até 2050, 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. Esta rede destina-se a contribuir para a realização dos objetivos da União em matéria de mobilidade sustentável, para o bom funcionamento do mercado interno e para a coesão económica, social e territorial da UE. Deverá ser desenvolvida gradualmente, por etapas, respeitando os prazos propostos para 2030, 2040 e 2050.
3. A proposta prossegue quatro grandes objetivos:
  - i) Tornar os transportes mais respeitadores do ambiente, criando infraestruturas de base adequadas para reduzir o congestionamento, as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e, de um modo geral, as externalidades negativas do transporte;
  - ii) Facilitar a continuidade e a eficiência dos transportes, incentivar a multimodalidade e a interoperabilidade entre os diferentes modos de transporte e integrar melhor os nós urbanos na rede;
  - iii) Aumentar a resiliência da rede RTE-T aos efeitos adversos das alterações climáticas e de outros riscos naturais ou catástrofes de origem humana;
  - iv) Aumentar a eficácia dos instrumentos de governação da RTE-T e racionalizar os instrumentos de comunicação de informações e de acompanhamento da realização da RTE-T.

## **II. PONTO DA SITUAÇÃO DOS TRABALHOS NO SEIO DE OUTRAS INSTITUIÇÕES**

4. O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) para comissão competente para tratar desta proposta. Dominique Riquet (Renew, França) e Barbara Thaler (PPE, Áustria) foram designados correlatores.
5. O Comité Económico e Social Europeu emitiu parecer sobre a proposta em 23 de março de 2022, e o Comité das Regiões deverá fazê-lo em outubro de 2022.

### III. SITUAÇÃO DOS TRABALHOS NO CONSELHO

6. A proposta e a respetiva avaliação de impacto foram apresentadas ao Grupo dos Transportes – Questões Intermodais e Redes a 6 e a 13 de janeiro de 2022 e o articulado foi analisado em pormenor entre janeiro e maio de 2022. Ao longo deste semestre, o Grupo dedicou cerca de 15 reuniões à análise da proposta. Tendo analisado pormenorizadamente cada um dos capítulos da proposta durante os meses de janeiro e fevereiro, a Presidência elaborou várias notas com perguntas às delegações sobre os seus principais aspetos e solicitou aos Estados-Membros que traçassem orientações sobre os temas abordados a fim de facilitar a compreensão individual e coletiva das questões em jogo.
7. Seguidamente, a Presidência elaborou várias propostas de compromisso<sup>2</sup> que abrangem partes significativas da proposta, procurando ter em conta a maior parte das observações formuladas pelos Estados-Membros.

### IV. PRINCIPAIS QUESTÕES E PROGRESSOS

#### Considerações gerais

8. De um modo geral, as delegações congratularam-se com a revisão do regulamento, que oferece a possibilidade de contribuir para o desenvolvimento de um espaço único europeu de transporte sustentável, eficiente e resiliente. Também a proposta de desenvolver ou modernizar a rede em três fases (2030, 2040 e 2050, respetivamente, para a rede principal, a rede principal alargada e a rede global) mereceu o apoio das delegações.
9. Além disso, a proposta de alinhar os corredores de transporte ferroviário de mercadorias com os corredores da rede principal para criar corredores de transporte europeus foi também favoravelmente acolhida.

---

<sup>2</sup> ST 6840/1/22 REV 1  
ST 7456/22  
ST 7750/22  
ST 7919/22

10. Várias delegações salientaram que a proposta relativa à RTE-T pressupunha interações com outras propostas no domínio da política de transportes, designadamente o regulamento AFIR e a diretiva STI, e salientaram a importância de manter a devida coerência entre as várias propostas.
11. Em geral, as delegações observaram que a proposta aumenta significativamente o nível dos requisitos a cumprir por toda a rede, tendo como principal objetivo dispor de uma infraestrutura unificada, altamente eficiente e plenamente interoperável, a fim de contribuir para a descarbonização e a multimodalidade. Para tal, a proposta prevê, nomeadamente, que a maior parte dos requisitos respeitantes à infraestrutura ferroviária de transporte de mercadorias atualmente aplicáveis à rede principal sejam extensivos à nova rede principal alargada e à rede global, inclusive às conexões no "último quilómetro". Além disso, a Comissão propõe que, em comparação com o regulamento atual, se antecipe o cumprimento de determinadas obrigações. Embora, de um modo geral, os Estados-Membros não tenham posto em causa o princípio da aplicação de requisitos mais apertados, muitos salientaram que esses requisitos deviam continuar a ser proporcionados e adaptados às funcionalidades e níveis de tráfego esperados. Neste contexto, o aumento do nível dos requisitos aplicáveis à rede principal alargada e à rede global suscitou especial preocupação.
12. Além disso, vários Estados-Membros assinalaram que a continuação do desenvolvimento da rede RTE-T, incluindo a aplicação de novos requisitos e a antecipação de determinados prazos, exigiria investimentos significativos por parte dos Estados-Membros. A Comissão prevê que, até 2050, os investimentos realizados ao abrigo do atual regulamento ascendam a 50 mil milhões de euros por ano e a mais 16 mil milhões de euros por ano depois de o regulamento ser revisto. Por conseguinte, vários Estados-Membros salientaram que importa ser realista, tendo em conta as capacidades financeiras de cada um e a necessidade de apoiar estes esforços, assegurando recursos financeiros adequados fora do atual quadro financeiro plurianual, inclusive no que toca aos projetos relacionados com a rede principal RTE-T alargada e a rede global.

## Observações sobre questões específicas

13. **Princípios gerais e disposições gerais** (capítulos I e II) : A Presidência elaborou duas propostas de compromisso que, mantendo embora a lógica geral e a ambição da proposta da Comissão, tentam precisar e clarificar determinados aspetos e dar resposta à maioria das preocupações expressas pelos Estados-Membros; uma das mais notórias é a reintrodução da cláusula relativa à maturidade dos projetos, ao respeito dos procedimentos legais e à disponibilidade de recursos financeiros, sem prejuízo dos compromissos financeiros assumidos pelos Estados-Membros. As alterações introduzidas na última proposta de compromisso (ST 6840/1/22 REV 1) mereceram um apoio relativamente alargado das delegações.
14. **Disposições relativas aos requisitos específicos aplicáveis a cada modo de transporte** (capítulo III): Os artigos do capítulo III são essenciais na proposta, uma vez que estabelecem os requisitos específicos aplicáveis a cada modo de transporte, bem como aos terminais multimodais de transporte de mercadorias e aos nós urbanos.
- (i) **Infraestrutura de transporte ferroviário:** O papel primordial do transporte ferroviário na consecução dos objetivos da política europeia de transportes sustentáveis foi amplamente reconhecido, tanto no que respeita ao transporte de mercadorias como ao transporte de passageiros. Ao mesmo tempo, o aditamento de novos requisitos, como o gabarito P400, a exploração de comboios com um comprimento mínimo de 740 m para os comboios de mercadorias em toda a rede, a velocidade mínima de 160 km/h para as linhas de transporte de passageiros da rede principal e da rede principal alargada, a aceleração da implantação do ERTMS concomitante com o desmantelamento dos sistemas de sinalização de classe B em toda a rede, e o alargamento dos requisitos a todas as conexões no "último quilómetro" suscitaram questões e preocupações. A aplicação destes requisitos exigirá investimentos muito elevados e intervenções significativas em linhas ferroviárias já existentes e até mesmo recentemente concluídas. Estas disposições carecem ainda de uma análise mais aprofundada.

- (ii) **Infraestrutura de transporte rodoviário:** No intuito de reforçar a segurança rodoviária, a proposta prevê, nomeadamente, alargar à rede global a obrigação de adaptar as estradas com duas faixas de rodagem, sem cruzamentos nivelados e sem acesso a propriedades privadas adjacentes. Esta disposição suscitou questões por parte dos Estados-Membros, alguns dos quais realçaram o seu carácter desproporcionado em determinadas circunstâncias e recordaram que a infraestrutura é apenas um dos fatores que contribuem para a segurança rodoviária.
- (iii) **Infraestrutura de transporte aéreo:** De um modo geral, os Estados-Membros partilharam o objetivo de melhorar a conectividade dos aeroportos com os serviços de transporte ferroviário. No entanto, o objetivo de ligar todos os aeroportos da rede principal e os principais aeroportos da rede global à rede ferroviária de longo curso até 2030 e 2050, respetivamente, pareceu a alguns deles demasiado ambicioso e difícil de alcançar. Por esse motivo, várias delegações solicitaram que as isenções fossem alargadas e clarificadas, tendo algumas delas proposto que os serviços de transporte coletivo ecológico fossem considerados como alternativa possível à ligação ferroviária diretamente no aeroporto.
- (iv) **Infraestrutura de transporte por vias navegáveis interiores:** Embora a dinamização do transporte por vias navegáveis tenha sido um princípio amplamente apoiado, a obrigação de os Estados-Membros assegurarem, pelo menos durante determinados períodos do ano, uma profundidade mínima de canal navegável de 2,5 m e uma altura sob pontes de 5,25 m com base em linhas de referência previamente definidas, suscitou dúvidas de interpretação. Algumas delegações consideraram também que as competências de execução atribuídas à Comissão eram demasiado alargadas e deveriam ser enquadradas. Estas disposições carecem ainda de uma análise mais aprofundada.
- (v) **Infraestrutura de transporte marítimo:** De um modo geral, o conceito de Espaço Marítimo Europeu (EMS), bem como a inclusão das ligações de transporte marítimo de curta distância entre os portos de um mesmo Estado-Membro, mereceu um bom acolhimento por parte dos Estados-Membros. Alguns deles manifestaram apreensões quanto à obrigação de ligar os portos marítimos da rede global à infraestrutura ferroviária, o que, em alguns casos, poderá exigir grandes investimentos.

- (vi) **Terminais multimodais de transporte de mercadorias:** É sabido que os terminais multimodais são de grande importância em termos de integração entre os modos de transporte e de transição para transportes mais eficientes e sustentáveis. No entanto, embora o princípio de apoiar e acompanhar a implantação desses terminais tenha registado uma adesão generalizada, a obrigação de os Estados-Membros assegurarem a existência de um terminal multimodal de transporte de mercadorias por nó urbano até 2040 deixou algumas delegações apreensivas. Muitas delas chamaram a atenção para o facto de os terminais multimodais de transporte de mercadorias terem sido desenvolvidos e serem explorados principalmente por empresas privadas, sem qualquer vínculo contratual ou jurídico com as autoridades públicas. Por conseguinte, manifestaram dúvidas quanto ao facto de ser aos Estados-Membros que incumbem estas obrigações estritas.
- (vii) **Nós urbanos:** O objetivo de integrar melhor os nós urbanos na rede, nomeadamente a fim de melhorar as conexões no "último quilómetro", mereceu um apoio generalizado; reconheceu-se também o papel desempenhado pelos planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS) na consecução do desenvolvimento urbano sustentável. Ao mesmo tempo, vários Estados-Membros consideraram que os requisitos aplicáveis à elaboração dos PMUS e à monitorização dos dados até 31 de dezembro de 2025, bem como o requisito respeitante à criação de terminais multimodais de transporte de mercadorias para servir os nós urbanos, representam um grande desafio. Vários Estados-Membros salientaram também que o planeamento da mobilidade urbana sustentável é da competência das autoridades locais e que, por conseguinte, se deverá aplicar o princípio da subsidiariedade.

15. **Disposições para garantir transportes inteligentes e resilientes** (capítulo IV): No que diz respeito à resiliência das infraestruturas, as delegações concordaram que importa encarar seriamente este desafio, reconhecendo ao mesmo tempo que, face à multiplicidade de projetos de interesse comum, alguns dos quais da competência de promotores privados ou entidades locais, dificilmente tal incumbência poderá caber apenas aos Estados-Membros. Para várias delegações, haverá que especificar os requisitos adicionais em matéria de resiliência às alterações climáticas a fim de garantir a segurança jurídica dos projetos.

A maioria das delegações reconheceu também que a manutenção das infraestruturas tem um papel crucial a desempenhar para assegurar que as infraestruturas da RTE-T mantenham um elevado nível de serviço e de segurança, considerando embora que as disposições previstas impõem aos Estados-Membros novas obrigações que terão um impacto significativo no planeamento e nos custos de manutenção das infraestruturas, quando é exclusivamente a eles que cabe hoje em dia assegurar essas tarefas e o seu financiamento. O artigo sobre os riscos para a segurança ou a ordem pública não foi analisado em pormenor nesta fase.

16. **Implementação dos instrumentos dos corredores europeus de transporte e prioridades horizontais – Governança** (capítulo V): De um modo geral, os Estados-Membros apoiaram o trabalho desenvolvido pelos coordenadores europeus, em especial no seu papel de facilitadores neutros na implementação da rede RTE-T, e mostraram-se favoráveis a que a sua ação seja alargada. Segundo alguns deles, algumas das tarefas propostas extravasam, porém, significativamente esse papel e poderão originar uma sobrecarga de trabalho para os coordenadores. A seu ver, importa, em particular, evitar que o coordenador se ocupe em demasia dos aspetos operacionais e clarificar devidamente a partilha de tarefas com as instâncias de governação dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias. Além disso, um número significativo de delegações manifestou reservas quanto à disposição que habilita a Comissão a adotar atos de execução relativamente a cada plano de trabalho dos corredores europeus de transporte e às duas prioridades horizontais, uma vez que duvidam da sua mais-valia, receiam que o processo seja demasiado oneroso e questionam as modalidades de seleção de marcos intermédios vinculativos, atendendo a que a definição das prioridades e o planeamento dos projetos de infraestruturas num Estado-Membro de acordo com as orientações da União são questões da competência nacional.

17. **Disposições comuns** (capítulo VI): Reconhecendo embora a importância da comunicação de informações, vários Estados-Membros mostraram-se preocupados com o número crescente de obrigações relativas à transmissão de dados e defenderam que não se aumentem excessivamente os encargos administrativos, aplicando, por exemplo, o princípio de que os dados se comunicam apenas uma vez..

No que toca à obrigação de alinhar os planos nacionais com a política de transportes da União, as delegações reconheceram a importância de assegurar que os planos nacionais sejam consentâneos com os compromissos assumidos à escala da União. Salientaram igualmente que muitos desses planos deverão cobrir um espectro mais alargado e equacionar as questões em jogo a nível europeu, nacional e local. Além disso, várias delegações declararam que será difícil cumprir os prazos de notificação propostos para consultar a Comissão sobre os seus projetos de planos antes de estes serem adotados. Por último, o artigo sobre as alterações do Regulamento (UE) n.º 913/2010 deverá ainda ser analisado em pormenor.

### **Outras questões**

18. **Isenções:** A proposta prevê a possibilidade de solicitar isenções de determinados requisitos em casos devidamente justificados e em determinadas condições, entre as quais a apresentação de uma análise socioeconómica específica de cada situação. As isenções serão concedidas pela Comissão por meio de atos de execução.

Embora se congratulem com o facto de ser sempre possível solicitar derrogações, os Estados-Membros consideraram que o procedimento proposto poderá revelar-se complicado, especialmente devido à diversidade e vastidão da rede RTE-T e ao elevado nível de exigência esperado. Por uma questão de eficiência e previsibilidade e a fim de reduzir os encargos administrativos impostos tanto à Comissão como às partes interessadas, alguns Estados-Membros propuseram que se crie um regime de isenções mais alargado e mais genérico aplicável às disposições pertinentes da proposta.

19. **Mapas:** Vários Estados-Membros apresentaram por escrito observações sobre os mapas anexos à proposta, que não foram ainda objeto de análise. A Presidência tenciona debatê-las durante o mês de junho com os Estados-Membros interessados, associando a próxima Presidência aos debates, por forma a assegurar a continuidade dos trabalhos.

## V. CONCLUSÃO

A Presidência considera que se progrediu consideravelmente em relação à proposta e que o trabalho feito constitui uma base sólida para a prossecução dos trabalhos no Conselho.

Tendo em vista o Conselho TTE de 2 de junho de 2022, solicita-se aos ministros que tomem nota do relatório intercalar e troquem impressões sobre os dois pontos constantes do anexo ao presente relatório.

---

Como se pode concluir do relatório intercalar, os debates técnicos realizados no Conselho permitiram que, em conjunto, se avançasse no sentido de um entendimento comum das questões em jogo. Para que se possa avançar com a definição de uma posição comum do Conselho, a Presidência convida os ministros a darem a conhecer as suas orientações sobre os elementos que seguidamente se enunciam, respeitando um tempo máximo de uso da palavra de 3 minutos.

1. Que elementos importantes gostaria de partilhar a propósito dos cinco capítulos transversais (I, II, IV, V e VI) da proposta da Comissão e da orientação dada aos trabalhos até realizados sobre estes cinco capítulos?
2. O capítulo III estabelece os requisitos específicos aplicáveis a cada modo de transporte, bem como aos nós urbanos e aos terminais multimodais de transporte de mercadorias. Que análise faz da abordagem proposta pela Comissão relativamente a este capítulo?