



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Documento de sessão

A7-0162/2010

17.5.2010

*****II**

RECOMENDAÇÃO PARA SEGUNDA LEITURA

referente à posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a aprovação do regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à rede ferroviária europeia destinada ao transporte de mercadorias competitivo (11069/5/2009– C7-0043/2010 – 2008/0247(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Marian-Jean Marinescu

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
- *** Processo de aprovação
- ***I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- ***II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- ***III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pelo projecto de acto)

Alterações a textos legais

Nas alterações do Parlamento, as diferenças em relação ao projecto de acto são assinaladas simultaneamente em ***itálico*** e a ***negrito***. A utilização de ***itálico sem negrito*** constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do projecto de acto que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

O cabeçalho de qualquer alteração relativa a um acto existente, que o projecto de acto pretenda modificar, comporta uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respectivamente, o acto existente e a disposição visada do acto em causa. As partes transcritas de uma disposição de um acto existente que o Parlamento pretende alterar, sem que o projecto de acto o tenha feito, são assinaladas a ***negrito***. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...].

ÍNDICE

	Página
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS	49
PROCESSO.....	52

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

referente à posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a aprovação do regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à rede ferroviária europeia destinada ao transporte de mercadorias competitivo (11069/5/2009 – C7-0043/2010 – 2008/0247(COD))

(Processo legislativo ordinário: segunda leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a posição do Conselho em primeira leitura (11069/5/2009 - C7-0043/2010),
 - Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2008)0852),
 - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º e o n.º 1 do artigo 71.º do Tratado CE, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C6-0509/2008),
 - Tendo em conta a sua posição em primeira leitura¹
 - Tendo em conta o n.º 7 do artigo 294.º e o n.º 1 do artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social²
 - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,
 - Tendo em conta o artigo 66.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta a recomendação para segunda leitura da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0162/2010)
1. Aprova em segunda leitura a posição a seguir indicada;
 2. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

¹ Textos Aprovados de 23.4.2009, P6_TA(2009)0285

² Parecer de 15 de Julho de 2009

³ Parecer de 7 de Outubro de 2009

Alteração 1

Posição do Conselho Considerando 4

Posição do Conselho

(4) A abertura do mercado do transporte ferroviário de mercadorias permitiu que novos operadores entrassem na rede ferroviária. Para otimizar a utilização da rede e garantir a sua fiabilidade é conveniente introduzir procedimentos adicionais para reforçar a cooperação entre os gestores da infra-estrutura na atribuição dos canais horários internacionais para comboios de mercadorias.

Alteração

(4) ***Embora*** a abertura do mercado do transporte ferroviário de mercadorias tenha permitido que novos operadores entrassem na rede ferroviária, ***os mecanismos de mercado não foram e continuam a não ser suficientes para organizar, regular e assegurar o tráfego ferroviário de mercadorias.*** Para otimizar a utilização da rede e garantir a sua fiabilidade é conveniente introduzir procedimentos adicionais para reforçar a cooperação entre os gestores da infra-estrutura na atribuição dos canais horários internacionais para comboios de mercadorias.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 2

Posição do Conselho Considerando 5

Posição do Conselho

(5) O Conselho, reunido em 7 e 8 de Abril de 2008, concluiu ser necessário promover a utilização eficaz das infra-estruturas e, caso necessário, aumentar a capacidade da infra-estrutura ferroviária através de medidas tomadas a nível europeu e nacional, nomeadamente diplomas legais.

Alteração

Suprimido

Alteração 3

Posição do Conselho Considerando 8

Posição do Conselho

Alteração

(8) O presente regulamento não prejudica os direitos e as obrigações dos gestores da infra-estrutura decorrentes da Directiva 91/440/CEE e da Directiva 2001/14/CE e, se for caso disso, dos organismos de repartição referidos no n.º 2 do artigo 14.º da Directiva 2001/14/CE. Aqueles diplomas permanecem em vigor, nomeadamente no tocante às disposições aplicáveis aos corredores de transporte de mercadorias, em particular no que se refere ao direito de os gestores da infra-estrutura de recusarem ou aceitarem pedidos de capacidade por parte de entidades jurídicas que não sejam empresas de transporte ferroviário.

Suprimido

Justificação

O presente considerando é redundante no que respeita à validade de anteriores directivas. Além do mais, gera confusão ao prever a possibilidade de apresentação de pedidos por parte de candidatos autorizados que não as empresas de transporte ferroviário.

Alteração 4

Posição do Conselho Considerando 8-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

(8-A) A criação de um corredor de transporte de mercadorias deve ter em conta, sendo o caso, a necessidade de uma melhor interligação com a infra-estrutura ferroviária de países terceiros.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 5

Posição do Conselho Considerando 8-B (novo)

Posição do Conselho

Alteração

(8-B) A criação de corredores de transporte de mercadorias deve procurar garantir a sua continuidade interna, assegurando, para o efeito, as necessárias interligações entre as infra-estruturas ferroviárias existentes e atribuindo as capacidades necessárias em todo o itinerário do corredor de transporte de mercadorias.

Justificação

É importante garantir a continuidade interna, garantindo, para o efeito, as necessárias interligações entre as infra-estruturas ferroviárias existentes e atribuindo as capacidades necessárias ao longo do corredor de transporte de mercadorias.

Alteração 6

Posição do Conselho Considerando 9

Posição do Conselho

Alteração

(9) *Os* corredores ferroviários internacionais ***para*** uma rede ferroviária europeia destinada ao transporte de mercadorias competitivo ***deverão*** ser ***criados*** de forma compatível com a Rede Transeuropeia de Transportes ("RTE-T") e/ou com os corredores do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário ("ERTMS"). Para tal, é necessário o desenvolvimento coordenado das redes, em especial no que diz respeito à integração dos corredores internacionais para o transporte ferroviário de mercadorias na RTE-T existente e nos corredores ERTMS. Além disso, as regras aplicáveis a esses corredores deverão ser harmonizadas a

(9) ***A implementação de*** corredores ferroviários internacionais ***de transporte de mercadorias que constituem*** uma rede ferroviária europeia destinada ao transporte de mercadorias competitivo ***deverá*** ser ***conduzida*** de forma compatível com a Rede Transeuropeia de Transportes ("RTE-T") e/ou com os corredores do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário ("ERTMS"). Para tal, é necessário o desenvolvimento coordenado das redes, em especial no que diz respeito à integração dos corredores internacionais para o transporte ferroviário de mercadorias na RTE-T existente e nos corredores ERTMS. Além disso, as regras

nível da União. Se necessário, a criação desses corredores deverá beneficiar de apoio financeiro no âmbito dos programas RTE-T, de investigação e Marco Polo, bem como de outras políticas e fundos da União, como o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional ou o Fundo de Coesão.

aplicáveis a esses corredores deverão ser harmonizadas a nível da União *e ser promovidos projectos de comboios de transporte de mercadorias silenciosos*. Se necessário, a criação desses corredores deverá beneficiar de apoio financeiro no âmbito dos programas RTE-T, de investigação e Marco Polo, bem como de outras políticas e fundos da União, como o *Banco Europeu de Investimento*, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional ou o Fundo de Coesão.

Alteração 7

Posição do Conselho Considerando 12

Posição do Conselho

(12) A fim de incentivar a coordenação entre os Estados-Membros *e* os gestores da infra-estrutura, deverá ser criada uma estrutura de administração adequada para cada corredor de transporte de mercadorias, tendo em conta a necessidade de evitar duplicações com outras estruturas de administração já existentes.

Alteração

(12) A fim de incentivar a coordenação entre os Estados-Membros, os gestores da infra-estrutura *e as empresas ferroviárias e de viabilizar a continuidade ao longo do corredor*, deverá ser criada uma estrutura de administração adequada para cada corredor de transporte de mercadorias, tendo em conta a necessidade de evitar duplicações com outras estruturas de administração já existentes.

Alteração 8

Posição do Conselho Considerando 15

Posição do Conselho

(15) A fim de assegurar a coerência e a continuidade da capacidade de infra-estrutura disponível ao longo do corredor de transporte de mercadorias, importa coordenar os investimentos nesse corredor entre os Estados-Membros *e* os gestores da infra-estrutura em causa e planificá-los segundo um método que corresponda às necessidades do mesmo corredor. O programa de execução dos

Alteração

(15) A fim de assegurar a coerência e a continuidade da capacidade de infra-estrutura disponível ao longo do corredor de transporte de mercadorias, importa coordenar os investimentos nesse corredor entre os Estados-Membros, os gestores da infra-estrutura em causa, *bem como, se aplicável, entre os Estados-Membros e os países terceiros*, e planificá-los segundo um método que

investimentos deverá ser publicado de forma a assegurar a informação **dos candidatos** que possam vir a exercer actividades no corredor. Os investimentos deverão incluir projectos relativos ao desenvolvimento de sistemas interoperáveis e ao aumento da capacidade dos comboios.

corresponda às necessidades do mesmo corredor. O programa de execução dos investimentos deverá ser publicado de forma a assegurar a informação **das empresas ferroviárias** que possam vir a exercer actividades no corredor. Os investimentos deverão incluir projectos relativos ao desenvolvimento de sistemas interoperáveis e ao aumento da capacidade dos comboios.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 9

Posição do Conselho Considerando 21-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

(21-A) Para garantir o desenvolvimento da concorrência entre os fornecedores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias, os candidatos que não as empresas de transporte ferroviário ou respectivos agrupamentos devem poder apresentar pedidos de capacidade de infra-estrutura, devendo, todavia, a prioridade ser dada às empresas ferroviárias ou respectivos agrupamentos.

Justificação

Cumpre dar prioridade às empresas ferroviárias ou aos agrupamentos de empresas, a fim de garantir a continuidade interna ao longo de todo o corredor ferroviário de transporte de mercadorias.

Alteração 10

Posição do Conselho Considerando 25

Posição do Conselho

(25) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a criação de uma rede ferroviária europeia destinada ao transporte de mercadorias competitivo composta por corredores de transporte de mercadorias, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros agindo individualmente, e pode pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser melhor alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

Alteração

(Não se aplica à língua portuguesa).

Alteração 11

Posição do Conselho Considerando 27-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

(27-A) O presente regulamento visa melhorar o desempenho do transporte ferroviário de mercadorias relativamente a outros modos de transporte. Cumpre assegurar a coordenação entre os Estados-Membros e os gestores da infra-estrutura, a fim de garantir o mais eficaz funcionamento dos corredores de transporte de mercadorias. Para o efeito, devem ser adoptadas medidas operacionais, paralelamente aos investimentos em infra-estruturas e equipamentos técnicos como o ERTMS, tendo por objectivo aumentar a capacidade e a eficácia do transporte

ferroviário de mercadorias.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 12

**Posição do Conselho
Considerando 29**

Posição do Conselho

(29) Em especial, a Comissão deverá ter poderes para adoptar actos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ***no que diz respeito à adaptação do Anexo II***. É particularmente importante que a Comissão consulte os peritos durante os seus trabalhos preparatórios, de acordo com os compromissos assumidos na Comunicação da Comissão de 9 de Dezembro de 2009 sobre a aplicação do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Alteração

(29) Em especial, a Comissão deverá ter poderes para adoptar actos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. É particularmente importante que a Comissão consulte os peritos durante os seus trabalhos preparatórios, de acordo com os compromissos assumidos na Comunicação da Comissão de 9 de Dezembro de 2009 sobre a aplicação do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Alteração 13

**Posição do Conselho
Artigo 1 – n.º 1**

Posição do Conselho

1. O presente regulamento define as regras que regem o estabelecimento e a organização de corredores ferroviários internacionais para uma rede ferroviária europeia destinada ao transporte de mercadorias competitivo. Estabelece regras de selecção, organização e gestão dos corredores de transporte de mercadorias.

Alteração

1. O presente regulamento define as regras que regem o estabelecimento e a organização de corredores ferroviários internacionais para ***um transporte ferroviário*** de mercadorias competitivo (***a seguir designados "corredores de transporte de mercadorias"***) tendo em vista o desenvolvimento de uma Rede Ferroviária Europeia destinada ao transporte de mercadorias competitivo. Estabelece regras de selecção, organização, gestão e ***planeamento dos investimentos*** dos corredores de transporte de mercadorias.

Alteração 14

Posição do Conselho

Artigo 1 – n.º 2

Posição do Conselho

2. O presente regulamento é aplicável à gestão e utilização de infra-estruturas ferroviárias em corredores de transporte de mercadorias.

Alteração

2. O presente regulamento é aplicável à gestão e utilização de infra-estruturas ferroviárias ***incluídas*** em corredores de transporte de mercadorias.

Alteração 15

Posição do Conselho

Artigo 2 – n.º 2 – alínea a)

Posição do Conselho

a) "Corredor de transporte de mercadorias", o conjunto das linhas férreas designadas ***nos*** Estados-Membros e, se necessário, em países terceiros europeus, que ligam terminais ao longo ***do*** traçado principal ***do corredor de transporte de mercadorias***, incluindo ***os elementos que compõem*** a infra-estrutura ferroviária, ***as estações de triagem e as instalações de formação das composições e, se necessário, os traçados alternativos***;

Alteração

a) "Corredor de transporte de mercadorias", o conjunto das linhas férreas ***designadas, incluindo as linhas de ferry-boat no território dos Estados-Membros ou entre*** os Estados-Membros e, se necessário, em países terceiros europeus, que ligam ***dois ou mais*** terminais ao longo ***de um*** traçado principal ***e, sendo o caso, traçados e secções alternativos de ligação entre si***, incluindo a infra-estrutura ferroviária ***e elementos que a compõem, em conformidade com o artigo 5.º da Directiva 2001/14/CE***;

Alteração 16

Posição do Conselho

Artigo 2 – n.º 2 – alínea c-A (nova)

Posição do Conselho

Alteração

c-A) "um balcão único", a instância comum criada pelo conselho de gestão de cada corredor de transporte de mercadorias que oferece aos candidatos a oportunidade de solicitar, num único lugar e mediante uma única operação, um traçado para um percurso que atravessasse pelo menos uma fronteira.

Alteração 17

Posição do Conselho Artigo 3 – n.º 1

Posição do Conselho

1. Os Estados-Membros referidos no Anexo I devem criar **até ...*** os corredores de transporte de mercadorias ao longo dos traçados principais estabelecidos nesse anexo. Os Estados-Membros em causa devem informar a Comissão da criação dos corredores de transporte de mercadorias.

Alteração

1. Os Estados-Membros referidos no Anexo I **tornarão operacionais, o mais tardar dois anos** após a data de entrada em vigor do presente regulamento, os corredores de transporte de mercadorias ao longo dos traçados principais estabelecidos nesse anexo. Os Estados-Membros em causa devem informar a Comissão da criação dos corredores de transporte de mercadorias.

Alteração 18

Posição do Conselho Artigo 3 – n.º 1-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

1-A. Os Estados-Membros referidos no Anexo I devem estabelecer, o mais tardar seis meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, o plano de execução dos corredores de transporte de mercadorias a que se refere o Anexo I, em conformidade com o artigo 8.º do presente regulamento. O plano de execução, elaborado pelo conselho de gestão, deve igualmente incluir a determinação do traçado do corredor nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 2.º, após consulta dos grupos consultivos a que se referem os n.ºs 6 e 6-A do artigo 7.º

Alteração 19

Posição do Conselho **Artigo 3 – n.º 2**

Posição do Conselho

2. Não obstante o n.º 1, os corredores de transporte de mercadorias ao longo dos traçados principais constantes dos pontos 3, 5 e 8 do Anexo I devem ser criados até*

Alteração

Suprimido

Alteração 20

Posição do Conselho **Artigo 3 – n.º 2-A (novo)**

Posição do Conselho

Alteração

2-A. Na sequência da informação prestada pelos Estados-Membros sobre a criação dos corredores de transporte de mercadorias, a Comissão adoptará, por meio de actos delegados nos termos dos artigos 20.º, 21.º e 22.º, uma decisão relativa a uma primeira rede de corredores de transporte de mercadorias, incluindo os corredores aprovados no Anexo I, o mais tardar seis meses após a criação dos corredores de transporte de mercadorias a que se refere o n.º 1.

Alteração 21

Posição do Conselho **Artigo 3 – n.º 2-B (novo)**

Posição do Conselho

Alteração

2-B. A rede de corredores de transporte de mercadorias a que se refere o n.º 2-A será gradualmente modificada e complementada com base nas propostas de criação ou modificação de corredores de transporte de mercadorias, e após a adopção de uma decisão da Comissão por

meio de actos delegados, em conformidade com os artigos 20.º, 21.º e 22.º. As propostas dos Estados-Membros devem ser examinadas tendo em conta os critérios estabelecidos no .º 1 do artigo 4.º.

Alteração 22

Posição do Conselho Artigo 4

Posição do Conselho

- 1. Os Estados-Membros com fronteira ferroviária com outro Estado-Membro devem participar na criação de, pelo menos, um corredor de transporte de mercadorias, a não ser que essa obrigação já tenha sido cumprida nos termos do artigo 3.º.*
- 2. Não obstante o n.º 1, os Estados-Membros devem, a pedido de um Estado-Membro, participar na criação do corredor de transporte de mercadorias referido no n.º 1 ou no prolongamento de um corredor existente, por forma a permitir que um Estado-Membro vizinho cumpra a obrigação que lhe é imposta nos termos daquele número.*
- 3. Sem prejuízo das obrigações a que estão sujeitos nos termos do artigo 7.º da Directiva 91/440/CEE, caso um Estado-Membro considere que a criação de um corredor de transporte de mercadorias não seria do interesse dos candidatos susceptíveis de o utilizarem, não traria benefícios socioeconómicos significativos ou constituiria um encargo desproporcionado, não fica obrigado a participar na sua criação como referido nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, sob reserva de uma decisão da Comissão nos termos do procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 19.º.*
- 4. Os Estados-Membros não estão obrigados à participação a que se referem os n.ºs 1 e 2 se tiverem uma rede ferroviária cuja bitola seja diferente da*

Alteração

- 1. A selecção e modificação dos corredores de transporte de mercadorias terá em conta os seguintes critérios:*
 - a) O percurso do corredor de transporte de mercadorias através do território de pelo menos três Estados-Membros, ou de pelo menos dois Estados-Membros, se a distância entre os terminais ferroviários servidos pelo corredor proposto for superior a 500 quilómetros;*
 - b) A coerência do corredor de transporte de mercadorias com a RTE-T, os corredores ERTMS e/ou os corredores definidos pela RailNetEurope;*
 - c) A integração dos projectos prioritários da RTE-T no corredor de transporte de mercadorias;*

rede ferroviária principal na União.

5. A fim de cumprir as obrigações que lhes incumbem ao abrigo dos n.ºs 1 e 2, os Estados-Membros em causa devem propor conjuntamente à Comissão a criação de corredores de transporte de mercadorias, após consulta aos gestores da infra-estrutura e dos candidatos interessados, até ..., tendo em conta os critérios fixados no Anexo II.

6. A Comissão examina as propostas de criação de corredores de transporte de mercadorias referidas no n.º 5 e, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º, aprova uma decisão sobre a conformidade de cada proposta com o presente artigo, o mais tardar nove meses depois da apresentação da proposta.

7. Os Estados-Membros em causa devem criar o corredor de transporte de mercadorias o mais tardar três anos após a decisão da Comissão a que se refere o n.º 6.

8. A Comissão tem o poder de adoptar actos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito à adaptação do Anexo II. Quando preparar os actos delegados a que se refere o presente número, a Comissão deve observar o disposto na Directiva 2001/14/CE e na Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário da Comunidade (reformulação), e ter em conta, designadamente, o plano de implantação dos sistemas interoperáveis, a evolução do sistema ferroviário e a RTE-T e, em especial, a execução do ERTMS, bem como a evolução do mercado do transporte de mercadorias, incluindo a interacção com outros modos de transporte.

O procedimento estabelecido nos artigos 20.º, 21.º e 22.º é aplicável aos actos delegados a que se refere o presente

d) Uma análise que justifique o equilíbrio entre os custos e os benefícios socioeconómicos decorrentes da criação do corredor de transporte de mercadorias;

e) A existência de um plano de execução;

f) A coerência do conjunto dos corredores de transporte de mercadorias propostos pelos Estados-Membros para criar uma rede ferroviária europeia destinada ao transporte de mercadorias competitivo;

g) O desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias e grandes fluxos comerciais e de transporte de mercadorias no corredor;

h) Sendo o caso, melhores interligações entre os Estados-Membros e os países terceiros vizinhos.

número.

(i) O interesse dos candidatos no corredor de transporte de mercadorias;

j) A existência de boas interligações com outros modos de transporte, nomeadamente devido a uma adequada rede de terminais, incluindo nos portos marítimos e de navegação interior;

2. O corredor do transporte de mercadorias pode comportar elementos das redes ferroviárias de países terceiros europeus. Sendo o caso, estes elementos devem ser compatíveis com a política em matéria de RTE-T.

3. A criação ou modificação de um corredor de transporte de mercadorias será proposta pelos Estados-Membros interessados. Para o efeito, será transmitida à Comissão uma carta de intenções, incluindo uma proposta elaborada após consulta dos gestores de infra-estruturas e dos candidatos em causa, tendo em conta os critérios fixados no n.º 1.

4. O mais tardar dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, os Estados-Membros com fronteira ferroviária com outro Estado-Membro participarão na criação de pelo menos um corredor de transporte de mercadorias, a menos que essa obrigação já tenha sido cumprida nos termos do artigo 3.º.

5. A Comissão tem poderes para adoptar actos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito à criação ou modificação do(s) corredor(es) de transporte de mercadorias a que se refere o n.º 3.

6. A Comissão examina as propostas de criação de corredores de transporte de mercadorias a que se refere o n.º 3 e, em conformidade com os actos delegados a que se referem os artigos 20.º, 21.º e 22.º, adopta uma decisão sobre a conformidade dessas propostas com o presente artigo, o mais tardar 6 meses a contar da data de

apresentação da proposta.

7. Os Estados-Membros em causa tornarão operacional o corredor de transporte de mercadorias o mais tardar dois meses após a decisão da Comissão a que se refere o n.º 6.

8. Sem prejuízo do n.º 4, os Estados-Membros devem participar, a pedido de um Estado-Membro, na criação do corredor de transporte de mercadorias referido no n.º 4 ou no prolongamento de um corredor existente, para permitir que um Estado-Membro vizinho cumpra a obrigação que lhe é imposta nos termos desse número.

9. Sem prejuízo das obrigações a que estão sujeitos nos termos do artigo 7.º da Directiva 91/440/CEE, caso um Estado-Membro considere, na sequência de uma análise socioeconómica, que a criação de um corredor de transporte de mercadorias não seria do interesse dos candidatos susceptíveis de o utilizarem ou não traria benefícios socioeconómicos significativos ou constituiria um encargo desproporcionado, não está obrigado à participação a que se referem os nos n.ºs 4 e 6 do presente artigo, sem prejuízo de uma decisão da Comissão agindo em conformidade com os actos delegados a que se referem os artigos 20.º, 21.º e 22.º.

10. Caso dois ou mais Estados-Membros interessados não cheguem a acordo quanto à criação ou modificação de um corredor de transporte de mercadorias, e no tocante à infra-estrutura ferroviária situada no seu território, a Comissão, a pedido de um dos Estados-Membros em causa, consulta sobre este assunto o comité referido no artigo 19.º. O parecer da Comissão é comunicado aos Estados-Membros em causa. Os Estados-Membros em causa têm em conta esse parecer na procura de uma solução e tomam uma decisão com base no consentimento mútuo.

Alteração 23

Posição do Conselho Artigo 5

Posição do Conselho

Alteração

Artigo 5.º

Suprimido

Modificação dos corredores de transporte de mercadorias

1. Os corredores de transporte de mercadorias referidos nos artigos 3.º e 4.º podem ser modificados com base numa proposta conjunta apresentada à Comissão pelos Estados-Membros em causa, após consulta aos gestores da infra-estrutura e aos candidatos interessados.

2. A Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º, uma decisão sobre a proposta, tendo em conta os critérios fixados no Anexo II.

Alteração 24

Posição do Conselho Artigo 6

Posição do Conselho

Alteração

Artigo 6.º

Suprimido

Conciliação

Caso dois ou mais Estados-Membros não cheguem a acordo quanto à criação ou modificação de um corredor de transporte de mercadorias, e no tocante à infra-estrutura ferroviária situada no seu território, a Comissão consulta sobre este assunto o comité referido no artigo 19.º, a pedido de um dos Estados-Membros em causa. O parecer da Comissão é comunicado aos Estados-Membros em causa. Estes tomam em conta esse parecer para encontrar uma solução e tomam

uma decisão com base no consentimento mútuo.

Alteração 25

Posição do Conselho

Artigo 7 – n.º 1-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

(1-A) Os Estados-Membros e os gestores de infra-estrutura interessados num corredor de transporte de mercadorias devem cooperar no âmbito dos órgãos a que se referem os n.ºs 1 e 2 do presente artigo, a fim de assegurar o desenvolvimento do corredor de transporte de mercadorias em conformidade com o respectivo plano de execução.

Alteração 26

Posição do Conselho

Artigo 7 – n.º 1

Posição do Conselho

Alteração

1. Para cada corredor de transporte de mercadorias, os Estados-Membros em causa devem criar um conselho executivo encarregado de definir os objectivos gerais do corredor, de exercer funções de supervisão e de tomar as medidas expressamente previstas nos artigos 8.º, 10.º e 20.º. O conselho executivo é constituído por representantes das autoridades dos Estados-Membros em causa.

1. Para cada corredor de transporte de mercadorias, os Estados-Membros em causa devem criar um conselho executivo encarregado de definir os objectivos gerais do corredor, de exercer funções de supervisão e de tomar as medidas expressamente previstas nos artigos 8.º e 10.º. O conselho executivo é constituído por representantes das autoridades dos Estados-Membros em causa.

Justificação

As decisões a adoptar pelo Conselho de Gestão dizem respeito aos Estados-Membros (nomeadamente as relativas às melhorias operacionais internas). Como proposto na Directiva 2001/14/CE, convém que os gestores da infra-estrutura mantenham uma certa independência e margem de manobra.

Alteração 27

Posição do Conselho

Artigo 7 – n.º 2

Posição do Conselho

2. Para cada corredor de transporte de mercadorias, os gestores da infra-estrutura interessados e, se necessário, os organismos de repartição a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º da Directiva 2001/14/CE devem criar um conselho de gestão encarregado de tomar as medidas expressamente previstas **no n.º 6** do presente artigo, nos artigos 8.º e 10.º, **no n.º 1 do artigo 12.º, nos n.ºs 2, 5 e 6 do artigo 13.º, no n.º 1 do artigo 15.º, no artigo 16.º e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 17.º** do presente regulamento. O conselho de gestão é constituído por representantes dos gestores da infra-estrutura.

Alteração

2. Para cada corredor de transporte de mercadorias, os gestores da infra-estrutura interessados e, se necessário, os organismos de repartição a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º da Directiva 2001/14/CE devem criar um conselho de gestão encarregado de tomar as medidas expressamente previstas **nos n.ºs 6 e 7** do presente artigo **e nos artigos 8.º a 16.º** do presente regulamento. O conselho de gestão é constituído por representantes dos gestores da infra-estrutura.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 28

Posição do Conselho

Artigo 7 – n.º 4

Posição do Conselho

4. O conselho de gestão toma as suas decisões, nomeadamente as relativas ao seu estatuto jurídico, recursos e pessoal, com base no consentimento mútuo dos gestores da infra-estrutura.

Alteração

4. O conselho de gestão toma as suas decisões, nomeadamente as relativas ao seu estatuto jurídico, **ao estabelecimento da sua estrutura organizativa, aos recursos e ao pessoal**, com base no consentimento mútuo dos gestores da infra-estrutura. **O**

conselho de gestão é uma entidade jurídica independente. Pode assumir a forma de um agrupamento europeu de interesse económico na acepção do Regulamento (CEE) n.º 2137/85/CEE do Conselho, relativo à instituição de um Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE).

Alteração 29

Posição do Conselho

Artigo 7 – n.º 6

Posição do Conselho

6. O conselho de gestão institui um grupo consultivo constituído pelos gestores e proprietários dos terminais do corredor de transporte de mercadorias. Esse grupo consultivo pode emitir parecer sobre qualquer proposta do conselho de gestão que tenha consequências directas para os investimentos e a gestão dos terminais. **O grupo consultivo** pode igualmente emitir pareceres por iniciativa própria. O conselho de gestão toma em conta todos esses pareceres.

Alteração

6. O conselho de gestão institui um grupo consultivo constituído pelos gestores e proprietários dos terminais do corredor de transporte de mercadorias, ***incluindo os portos marítimos e de navegação interior***. Esse grupo consultivo pode emitir parecer sobre qualquer proposta do conselho de gestão que tenha consequências directas para os investimentos e a gestão dos terminais. O grupo consultivo pode igualmente emitir pareceres por iniciativa própria. O conselho de gestão toma em conta todos esses pareceres. ***A decisão final será, porém, tomada pelo conselho de gestão. Em caso de divergência entre o conselho de gestão e o grupo consultivo, este último pode fazer baixar a questão ao conselho executivo. O conselho executivo age na qualidade de mediador e emite parecer em tempo útil.***

Alteração 30

Posição do Conselho
Artigo 7 – n.º 6-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

6-A. O conselho de gestão institui um grupo consultivo composto pelas empresas ferroviárias interessadas em utilizar o corredor de transporte de mercadorias. O grupo consultivo pode emitir parecer sobre qualquer proposta do conselho de gestão que tenha consequências directas para essas empresas. O grupo consultivo pode igualmente emitir pareceres por iniciativa própria. O conselho de gestão tem em conta todos esses pareceres. A decisão final será, porém, tomada pelo conselho de gestão. Em caso de divergência entre o conselho de gestão e o grupo consultivo, este último pode fazer baixar a questão ao conselho executivo. Este age na qualidade de mediador e emite parecer em tempo útil.

Alteração 31

Posição do Conselho
Artigo 7 – n.º 6-B (novo)

Posição do Conselho

Alteração

6-B. O conselho de gestão impõe aos gestores da infra-estrutura participantes no corredor de transporte de mercadorias a obrigação de utilizarem as aplicações TI interoperáveis ou outras soluções alternativas disponíveis no futuro, para efeitos de tratamento dos pedidos de canais horários internacionais e de gestão do tráfego internacional no corredor.

Justificação

A fim de melhorar a cooperação entre os gestores da infra-estrutura no que respeita à programação dos horários de serviço, mas também no quadro da gestão do tráfego, o conselho de gestão impõe aos gestores da infra-estrutura a obrigação de recorrer a soluções

técnicas.

Alteração 32

Posição do Conselho

Artigo 8 – n.º 1 – alínea b)

Posição do Conselho

b) Os elementos essenciais do estudo *de transporte e tráfego* referido no n.º 3;

Alteração

b) Os elementos essenciais do estudo referido no n.º 3;

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 33

Posição do Conselho

Artigo 8 – n.º 3

Posição do Conselho

3. O conselho de gestão deve proceder periodicamente a um estudo sobre o *transporte e o tráfego* que contemple as *nas* evoluções do tráfego constatadas e esperadas no corredor de transporte de mercadorias e que abranja os diferentes tipos de tráfego, tanto de transporte de mercadorias como de transporte de passageiros.

Alteração

3. O conselho de gestão deve proceder periodicamente a um estudo sobre o *mercado dos transportes, actualizando-o*, que contemple as evoluções do tráfego constatadas e esperadas no corredor de transporte de mercadorias *em consequência da sua criação* e que abranja os diferentes tipos de tráfego, tanto de transporte de mercadorias como de transporte de passageiros.
Este estudo examinará igualmente os custos e benefícios socioeconómicos decorrentes da criação do corredor de transporte de mercadorias;

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 34

Posição do Conselho

Artigo 8 – n.º 3-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

3-A. Deve ser elaborado um programa de definição e melhoria do desempenho no corredor de transporte de mercadorias. Este programa compreende, nomeadamente, os objectivos comuns, as opções técnicas e o calendário das medidas respeitantes à infra-estrutura ferroviária e elementos que a compõem necessárias para implementar todas as medidas referidas nos artigos 10.º a 17.º. Estas medidas evitarão ou minimizarão as restrições que afectam a capacidade das vias férreas.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 35

Posição do Conselho

Artigo 8 – n.º 4

Posição do Conselho

Alteração

4. O plano de execução deve ter em conta o desenvolvimento de terminais para satisfazer as necessidades do transporte ferroviário de mercadorias no corredor em questão.

4. O plano de execução deve ter em conta o desenvolvimento de terminais para satisfazer as necessidades do transporte ferroviário de mercadorias no corredor em questão, ***agindo, nomeadamente, como nós intermodais ao longo dos corredores de transporte de mercadorias. Estas medidas devem incluir a cooperação com as administrações regionais e locais. Deve, além disso, ter-se em conta a aplicação de medidas adequadas em matéria de segurança do transporte ferroviário de mercadorias perigosas.***

Alteração 36

Posição do Conselho Artigo 9

Posição do Conselho

O conselho de gestão deve instituir mecanismos de consulta para a participação adequada dos candidatos susceptíveis de utilizar o corredor de transporte de mercadorias. Deve, nomeadamente, assegurar que os candidatos sejam consultados antes da apresentação do plano de execução referido no artigo 8.º ao conselho executivo.

Alteração

O conselho de gestão deve instituir mecanismos de consulta para a participação adequada dos candidatos susceptíveis de utilizar o corredor de transporte de mercadorias. Deve, nomeadamente, assegurar que os candidatos **e respectivos órgãos representativos** sejam consultados antes da apresentação do plano de execução referido no artigo 8.º ao conselho executivo.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 37

Posição do Conselho Artigo 9 – parágrafo novo

Posição do Conselho

Alteração

Em caso de divergência entre o conselho de gestão e os candidatos, estes podem fazer baixar a questão às entidades reguladoras a que se refere o artigo 18.º.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 38

Posição do Conselho

Artigo 10 – n.º 1 – parte introdutória

Posição do Conselho

1. O conselho de gestão deve elaborar e rever periodicamente um plano de investimento e submetê-lo à aprovação do conselho executivo. Esse plano compreende:

Alteração

1. O conselho de gestão deve elaborar e rever periodicamente um plano de investimento, ***incluindo o investimento, indicativo a médio e longo prazos, destinado à infra-estrutura no corredor de transporte de mercadorias***, e submetê-lo à aprovação do conselho executivo. Esse plano compreende:

Alteração 39

Posição do Conselho

Artigo 10 – n.º 1-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

1-A. Os planos de investimento a que se refere o n.º 1 compreendem uma estratégia de aumento da capacidade dos comboios de transporte de mercadorias que podem circular no corredor de transporte de mercadorias, nomeadamente a supressão dos pontos de estrangulamento identificados, a melhoria da infra-estrutura existente e a construção de novas infra-estruturas. A estratégia pode incluir medidas relativas ao aumento do comprimento, da bitola das vias e do gabarito, à gestão da velocidade e à carga transportada ou à carga por eixo autorizados para os comboios que circulam no referido corredor de transporte de mercadorias.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 40

Posição do Conselho

Artigo 10 – n.º 1-B (novo)

Posição do Conselho

Alteração

1-B. Os planos de investimento a que se refere o n.º 1 são publicados no documento visado no artigo 16.º e regularmente actualizados. Fazem parte do plano de execução do corredor de transporte de mercadorias.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 41

Posição do Conselho

Artigo 11

Posição do Conselho

Alteração

Os gestores da infra-estrutura interessados devem coordenar e publicar, ***de acordo com*** modalidades e um calendário adequados, a programação de todas as obras a realizar na infra-estrutura e nos elementos que a compõem que possam restringir a capacidade disponível no corredor de transporte de mercadorias.

Os gestores da infra-estrutura interessados devem coordenar e publicar, ***em conformidade*** com modalidades e um calendário adequados ***e nos termos do artigo 6.º da Directiva 2001/14/CE***, a programação de todas as obras a realizar na infra-estrutura e nos elementos que a compõem ***que possam restringir a capacidade disponível no corredor de transporte de mercadorias.***

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 42

Posição do Conselho Artigo 12 – n.º 1

Posição do Conselho

1. O conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias deve designar ou criar, ***através da colaboração entre os gestores da infra-estrutura***, um organismo comum ***e/ou um sistema de informação*** ("balcão único") que ofereça aos candidatos a possibilidade de, num único lugar e mediante uma única operação, solicitar capacidade de infra-estrutura para comboios de mercadorias que atravessem pelo menos uma fronteira ao longo do corredor.

Alteração

1. O conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias deve designar ou criar um organismo comum ("balcão único") que ofereça aos candidatos a possibilidade de, num único lugar e mediante uma única operação, solicitar ***e receber resposta relativamente à*** capacidade de infra-estrutura para comboios de mercadorias que atravessem pelo menos uma fronteira ao longo do corredor.

Alteração 43

Posição do Conselho Artigo 12 – n.º 2

Posição do Conselho

2. O balcão único deve também prestar informações básicas relativas à repartição da capacidade da infra-estrutura, incluindo as informações referidas no artigo 16.º.

Alteração

2. Apresentará informação sobre a capacidade de infra-estrutura disponível no momento do pedido, bem como as suas características, de acordo com parâmetros pré-definidos, como a velocidade, o comprimento, o gabarito ou a carga por eixo autorizados para os comboios que circulam no corredor de transporte de mercadorias.

Alteração 44

Posição do Conselho Artigo 12 – n.º 2-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

2-A. O balcão único deve tomar uma decisão no respeitante aos pedidos de candidatos relativos a canais horários de

transporte de mercadorias facilitado, especificado no n.º 3 do artigo 13.º, e de reserva de capacidade, especificado no n.º 5 do artigo 13.º. Informará, sem demora, destes pedidos, bem como da decisão tomada, os gestores de infra-estrutura competentes.

Alteração 45

Posição do Conselho Artigo 12 – n.º 3

Posição do Conselho

3. O balcão único deve enviar sem demora qualquer pedido de capacidade de infra-estrutura aos gestores da infra-estrutura competentes e, se for caso disso, aos organismos de repartição referidos no n.º 2 do artigo 14.º da Directiva 2001/14/CE, que devem tomar uma decisão sobre esse pedido nos termos do artigo 13.º e do Capítulo III daquela directiva.

Alteração

3. Para qualquer pedido de capacidade de infra-estrutura que não possa ser satisfeito nos termos do n.º 2-A, o balcão único deve enviar sem demora qualquer pedido de capacidade de infra-estrutura aos gestores da infra-estrutura competentes e, se for caso disso, aos organismos de repartição referidos no n.º 2 do artigo 14.º da Directiva 2001/14/CE, que devem tomar uma decisão sobre esse pedido nos termos do artigo 13.º e do Capítulo III daquela directiva e comunicar essa decisão ao balcão único para ulterior tratamento.

Alteração 46

Posição do Conselho Artigo 12 – n.º 4

Posição do Conselho

4. As actividades do balcão único devem ser exercidas ***em condições transparentes e não discriminatórias***. Essas actividades estão sujeitas ao controlo das entidades reguladoras nos termos do artigo 18.º.

Alteração

4. As actividades do balcão único devem ser exercidas ***de uma forma transparente. Para o efeito, deve ser mantido um registo que, posto à disposição de todos os interessados, a fim de evitar quaisquer discriminações, indique as datas dos pedidos, os nomes dos candidatos, os***

pormenores da documentação apresentada e dos incidentes. Essas actividades estão sujeitas ao controlo das entidades reguladoras nos termos do artigo 18.º.

Alteração 47

Posição do Conselho Artigo 12-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

Artigo 12.º-A

Classes-tipo de traçados nos corredores
1. O conselho de gestão deve definir e actualizar periodicamente as classes-tipo de traçados para comboios de transporte de mercadorias, que devem ser válidos para todo o corredor de transporte de mercadorias. Pelo menos uma destas classes (a seguir designada "transporte de mercadorias facilitado") compreende um traçado com um tempo de transporte eficaz e a garantia de pontualidade.
2. Os critérios de definição das classes-tipo de tráfego de mercadorias devem ser adoptados pelo conselho de gestão após consulta dos candidatos susceptíveis de utilizar o corredor de transporte de mercadorias, como definido no artigo 2.º da Directiva 2001/14/CE.

Justificação

Alteração 48

Posição do Conselho Artigo 13 – n.º 1

Posição do Conselho

Alteração

1. Os Estados-Membros devem cooperar na definição do quadro de repartição da capacidade de infra-estrutura nos corredores de transporte de mercadorias, de acordo com as suas competências tal

1. O conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias e o grupo consultivo a que se refere o n.º 6 do artigo 7.º devem estabelecer procedimentos destinados a assegurar

como definidas no n.º 1 do artigo 4.º da Directiva 2001/14/CE.

uma coordenação otimizada da atribuição de capacidade de infra-estrutura e da capacidade dos terminais.

Alteração 49

Posição do Conselho Artigo 13 – n.º 2

Posição do Conselho

2. O conselho de gestão deve avaliar a necessidade de atribuir capacidade a comboios de mercadorias que circulem no corredor de transporte de mercadorias tendo em conta o estudo ***de transporte e de tráfego*** referido no n.º 3 do artigo 8.º do presente regulamento, os pedidos de capacidade de infra-estrutura relacionados com os horários de serviço passados e presentes e os acordos-quadro.

Alteração

2. O conselho de gestão deve avaliar a necessidade de atribuir capacidade a comboios de mercadorias que circulem no corredor de transporte de mercadorias tendo em conta o estudo ***sobre o mercado dos transportes*** referido no n.º 3 do artigo 8.º do presente regulamento, os pedidos de capacidade de infra-estrutura relacionados com os horários de serviço passados e presentes e os acordos-quadro.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 50

Posição do Conselho Artigo 13 – n.º 3

Posição do Conselho

3. Com base na avaliação a que se refere o n.º 2 do presente regulamento, os gestores da infra-estrutura do corredor devem definir e organizar conjuntamente canais horários internacionais pré-estabelecidos para os comboios de mercadorias, nos termos do artigo 15.º da Directiva 2001/14/CE, reconhecendo a necessidade de capacidade de outros tipos de transporte, nomeadamente o transporte de passageiros. Esses canais horários pré-estabelecidos devem ser publicados o mais tardar três meses a contar da data final de recepção

Alteração

3. Com base na avaliação a que se refere o n.º 2 do presente regulamento, os gestores da infra-estrutura do corredor devem definir e organizar conjuntamente canais horários internacionais pré-estabelecidos para os comboios de mercadorias, nos termos do artigo 15.º da Directiva 2001/14/CE, reconhecendo a necessidade de capacidade de outros tipos de transporte, nomeadamente o transporte de passageiros. ***Entre esses canais horários pré-estabelecidos, de acordo com a capacidade disponível, deve figurar um***

dos pedidos de capacidade referidos no Anexo III da Directiva 2001/14/CE. Os gestores da infra-estrutura do corredor podem, se necessário, coordenar canais horários internacionais pré-estabelecidos que ofereçam capacidade nos corredores de transporte de mercadorias em causa.

determinado número de canais horários de transporte mercadorias facilitado. Esses canais horários pré-estabelecidos devem ser publicados o mais tardar três meses a contar da data final de recepção dos pedidos de capacidade referidos no Anexo III da Directiva 2001/14/CE. Os gestores da infra-estrutura do corredor podem, se necessário, coordenar canais horários internacionais pré-estabelecidos que ofereçam capacidade nos corredores de transporte de mercadorias em causa.

Alteração 51

Posição do Conselho

Artigo 13 – n.º 5 – parágrafo 1

Posição do Conselho

5. Os gestores da infra-estrutura devem, se as necessidades do mercado e a avaliação referida no n.º 2 do presente artigo o justificarem, definir conjuntamente a reserva de capacidade para os comboios internacionais de mercadorias que circulam nos corredores, ***reconhecendo*** as necessidades de capacidade de outros tipos de transporte, nomeadamente o transporte de passageiros, e manter essa reserva disponível no âmbito dos seus horários definitivos de serviço, a fim de lhes permitir responder rapidamente e de forma adequada aos pedidos ad hoc de capacidade referidos no artigo 23.º da Directiva 2001/14/CE. Essa reserva de capacidade deve ser mantida até ao fim do prazo anterior ao seu horário previsto, tal como decidido pelo conselho de gestão. Este prazo não pode ser superior a ***90 dias***.

Alteração

5. Os gestores da infra-estrutura devem, se as necessidades do mercado e a avaliação referida no n.º 2 do presente artigo o justificarem, definir conjuntamente a reserva de capacidade para os comboios internacionais de mercadorias que circulam nos corredores, ***respeitando*** as necessidades de capacidade de outros tipos de transporte, nomeadamente o transporte de passageiros, e manter essa reserva disponível no âmbito dos seus horários definitivos de serviço, a fim de lhes permitir responder rapidamente e de forma adequada aos pedidos ad hoc de capacidade referidos no artigo 23.º da Directiva 2001/14/CE. ***Essa capacidade deve ser reservada até ao fim do prazo limite anterior ao seu horário previsto, como decidido pelo conselho de gestão.*** Este prazo não pode ser superior a ***30 dias***.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 52

Posição do Conselho

Artigo 13 – n.º 5 – parágrafo 2

Posição do Conselho

A reserva de capacidade deve ser determinada com base na avaliação a que se refere o n.º 2. Essa reserva de capacidade só é disponibilizada desde que exista uma necessidade real de mercado.

Alteração

Suprimido

Alteração 53

Posição do Conselho

Artigo 13 – n.º 6-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

6-A. Os gestores da infra-estrutura devem incluir nas suas condições de utilização uma taxa aplicável aos traçados que, tendo sido atribuídos, jamais foram utilizados. Esta taxa deve ser de montante adequado, dissuasiva e eficaz.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 54

Posição do Conselho

Artigo 13 – n.º 7

Posição do Conselho

Alteração

7. Salvo caso de força maior, o canal horário atribuído a uma operação de transporte de mercadorias **ao abrigo do** presente artigo não pode ser anulado menos de **um mês** antes do seu **horário previsto no** horário de serviço, **a não ser que** o candidato em causa concorde com a anulação. Nesse caso, o gestor da infra-

7. Salvo caso de força maior, **bem como em caso de encerramento das vias por razões de segurança e em virtude de trabalhos a realizar, a breve trecho, na infra-estrutura ferroviária,** o canal horário atribuído a uma operação de transporte de mercadorias **facilitado nos termos** do presente artigo não pode ser anulado

estrutura em causa deve envidar esforços para propor ao candidato um canal horário de qualidade e fiabilidade equivalentes, tendo este último o direito de aceitar ou recusar. A presente disposição não prejudica quaisquer direitos de que o candidato beneficie ao abrigo do acordo referido no n.º 1 do artigo 19.º da Directiva 2001/14/CE.

menos de *três meses* antes do seu horário previsto no horário de serviço, *caso* o candidato em causa *não* concorde com a anulação. Nesse caso, o gestor da infra-estrutura em causa deve envidar esforços para propor ao candidato um canal horário de qualidade e fiabilidade equivalentes, tendo este último o direito de aceitar ou recusar. A presente disposição não prejudica quaisquer direitos de que o candidato beneficie ao abrigo do acordo referido no n.º 1 do artigo 19.º da Directiva 2001/14/CE. ***O candidato poderá sempre fazer baixar a questão à entidade reguladora.***

Alteração 55

Posição do Conselho Artigo 13 – n.º 8

Posição do Conselho

8. ***Os gestores da infra-estrutura*** do corredor de transporte de mercadorias e o ***grupo consultivo referido*** no n.º 6 do artigo 7.º estabelecem procedimentos destinados a assegurar uma coordenação otimizada da repartição de capacidade entre os gestores da infra-estrutura, tanto para os pedidos referidos no n.º 1 do artigo 12.º como para os pedidos dirigidos aos gestores da infra-estrutura em causa. Tal deve ter igualmente em conta o acesso aos terminais.

Alteração

8. ***O conselho de gestão*** do corredor de transporte de mercadorias e ***os grupos consultivos referidos*** no n.º 6 do artigo 7.º e ***no n.º 6-A do artigo 7.º*** estabelecem procedimentos destinados a assegurar uma coordenação otimizada da repartição de capacidade entre os gestores da infra-estrutura, tanto para os pedidos referidos no n.º 1 do artigo 12.º como para os pedidos dirigidos aos gestores da infra-estrutura em causa. Tal deve ter igualmente em conta o acesso aos terminais.

Alteração 56

Posição do Conselho Artigo 13-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

***Artigo 13.º-A
Candidatos autorizados
Sem prejuízo do n.º 1 do artigo 16.º da***

Directiva 2001/14/CE, os candidatos que não as empresas ferroviárias e os agrupamentos internacionais constituídos pelas mesmas podem solicitar traçados para o transporte de mercadorias, quando estes traçados abranjam diversas secções do corredor de transporte de mercadorias.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 57

Posição do Conselho Artigo 14 – n.º 1

Posição do Conselho

1. Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias devem estabelecer procedimentos de coordenação da gestão do tráfego ao longo do corredor e podem estabelecer procedimentos de coordenação da gestão do tráfego ao longo de vários corredores de transporte de mercadorias.

Alteração

1. O conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias estabelecerá procedimentos de coordenação da gestão do tráfego ao longo do corredor.

Alteração 58

Posição do Conselho Artigo 14 – n.º 1 – parágrafo novo

Posição do Conselho

Os conselhos de gestão dos corredores de transporte de mercadorias conectados estabelecerão procedimentos de coordenação do tráfego ao longo dos vários corredores.

Alteração

Alteração 59

Posição do Conselho Artigo 15 – n.º 1

Posição do Conselho

1. O conselho de gestão deve *fixar objectivos comuns em matéria de pontualidade e/ou directrizes em matéria de gestão do tráfego em caso de perturbação da circulação no corredor de transporte de mercadorias.*

Alteração

1. O conselho de gestão deve *estabelecer e publicar nas especificações da rede referidas no artigo 3.º e no Anexo I da Directiva 2001/14/CE as regras de prioridade entre os diferentes tipos de tráfego em caso de perturbação da circulação no corredor de transporte de mercadorias.*

Alteração 60

Posição do Conselho Artigo 15 – n.º 2

Posição do Conselho

2. *Cada gestor da infra-estrutura em causa deve elaborar regras de prioridade para a gestão entre os diferentes tipos de tráfego na parte dos corredores de transporte de mercadorias sob a sua responsabilidade, de acordo com os objectivos comuns e/ou as directrizes referidas no n.º 1 do presente artigo. Essas regras de prioridade devem ser publicadas nas especificações da rede a que se refere o artigo 3.º da Directiva 2001/14/CE.*

Alteração

Suprimido

Alteração 61

Posição do Conselho Artigo 15 – n.º 3

Posição do Conselho

3. Os princípios aplicáveis à definição das regras de prioridade devem, pelo menos, prever que, na medida do possível, não seja alterado o canal horário referido *nos n.ºs 3*

Alteração

3. Os princípios aplicáveis à definição das regras de prioridade devem, pelo menos, prever que, na medida do possível, não seja alterado o canal horário referido *no n.º 1*

e 5 do artigo 13.º atribuído aos comboios de mercadorias que cumprem o horário previsto no respectivo horário de serviço. Os princípios aplicáveis à definição das regras de prioridade devem ter como objectivo minimizar o tempo global de recuperação da rede tendo em conta as necessidades de todos os tipos de transporte. Para o efeito, os gestores da infra-estrutura podem coordenar a gestão entre os diferentes tipos de tráfego ao longo de vários corredores de transporte de mercadorias.

do artigo 12.º-A atribuído aos comboios de mercadorias que cumprem o horário previsto no respectivo horário de serviço. Os princípios aplicáveis à definição das regras de prioridade devem ter como objectivo minimizar o tempo global de recuperação da rede tendo em conta as necessidades de todos os tipos de transporte. Para o efeito, os gestores da infra-estrutura podem coordenar a gestão entre os diferentes tipos de tráfego ao longo de vários corredores de transporte de mercadorias.

Alteração 62

Posição do Conselho Artigo 16 – alínea c)

Posição do Conselho

c) As informações relativas aos procedimentos referidos *no n.º 8 do artigo 13.º e o n.º 2 do artigo 14.º*; assim como

Alteração

c) As informações relativas aos procedimentos referidos *nos artigos 12.º, 13.º, 13.º-A, 14.º e 15.º*; assim como

Alteração 63

Posição do Conselho Artigo 17 – n.º 1

Posição do Conselho

1. *Os gestores da infra-estrutura* do corredor de transporte de mercadorias *devem promover a compatibilidade* entre os regimes de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 11.º da Directiva 2001/14/CE.

Alteração

1. *O conselho de gestão* do corredor de transporte de mercadorias *deve garantir a coerência* entre os regimes de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 11.º da Directiva 2001/14/CE. *Esta coerência deve ser supervisionada pelas entidades reguladoras, que devem cooperar no que diz respeito à supervisão de acordo com o n.º 1 do artigo 18.º.*

Alteração 64

Posição do Conselho **Artigo 17 – n.º 1-A (novo)**

Posição do Conselho

Alteração

1-A. A fim de avaliar a qualidade do serviço e a capacidade dos serviços ferroviários, nacionais e internacionais, de transporte de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias, o conselho de gestão e o grupo consultivo a que se refere o n.º 6 do artigo 7.º definirão os indicadores de desempenho no corredor de transporte de mercadorias e publicá-los-ão pelo menos uma vez por ano. As regras de execução relativas a estes indicadores serão estabelecidas, sendo o caso, de acordo com o procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º.

Alteração 65

Posição do Conselho **Artigo 18 – n.º 1 – parágrafo novo**

Posição do Conselho

Alteração

O conselho de gestão e quaisquer terceiros envolvidos na atribuição de capacidades internacionais são obrigados a fornecer, sem demora, às entidades reguladoras pertinentes todas as informações necessárias sobre a capacidade e os traçados ferroviários internacionais de que são responsáveis.

Alteração 66

Posição do Conselho
Artigo 18 – n.º 1-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

1-A. As entidades reguladoras a que se refere o artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE devem assegurar o acesso não discriminatório ao corredor e serão as instâncias de recurso previstas no n.º 2 do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE. A fim de promover uma livre e leal concorrência no mercado dos transportes ferroviários na Europa, deve ser estabelecido um nível de controlo comparável à escala europeia. As entidades reguladoras devem ser facilmente acessíveis para os agentes económicos. Devem poder tomar as suas decisões de forma independente e eficaz. Devem dispor de recursos financeiros e de pessoal competente suficientes para investigar todas as queixas num prazo de dois meses a contar da data de recepção das informações relevantes.

Justificação

A disparidade das normas regulamentares favorece a concorrência desleal no mercado ferroviário. A fim de garantir um acesso não discriminatório ao corredor, cumpre estabelecer um nível regulamentar comparável em todos os Estados-Membros.

Alteração 67

Posição do Conselho
Artigo 18 – n.º 2

Posição do Conselho

Alteração

2. Se um candidato apresentar queixa *a uma entidade reguladora* a respeito de serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias, ou no âmbito de *uma investigação efectuada por iniciativa própria de uma entidade*

2. Em caso de queixa de um candidato em relação a serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias, ou no âmbito de *um inquérito de rotina*, a entidade reguladora *em causa* consulta a *entidade reguladora de qualquer outro*

reguladora, esta consulta as entidades reguladoras de todos os outros Estados-Membros cujas redes sejam percorridas no canal horário internacional do comboio de mercadorias em questão, solicitando-lhes todas as informações necessárias antes de tomar a sua decisão.

Estado-Membro cujo território seja atravessado pelo corredor de transporte de mercadorias, solicitando-lhe as informações necessárias antes de tomar a sua decisão. As outras entidades reguladoras fornecem todas as informações que elas próprias têm o direito de solicitar em virtude da sua legislação nacional. Sendo o caso, a entidade reguladora que recebeu a queixa ou que deu início ao inquérito de rotina transfere o processo para a entidade reguladora competente, para que tome medidas em relação às partes interessadas, em conformidade com o procedimento estabelecido nos n.ºs 5 e 6 do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 68

Posição do Conselho

Artigo 20 – n.º 1

Posição do Conselho

1. O poder de adoptar os actos delegados referidos no **n.º 8 do artigo 4.º** é conferido à Comissão por um período de cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento. A Comissão apresenta um relatório relativo aos poderes delegados o mais tardar seis meses antes do final do período de cinco anos. A delegação de poderes é renovada automaticamente por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a revogarem nos termos do artigo 21.º.

Alteração

1. O poder de adoptar os actos delegados referidos **nos n.º 2-A e 2-B do artigo 3.º e nos n.ºs 5, 6 e 9 do artigo 4.º** é conferido à Comissão por um período de cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento. A Comissão apresenta um relatório relativo aos poderes delegados o mais tardar seis meses antes do final do período de cinco anos. A delegação de poderes é renovada automaticamente por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a revogarem nos termos do artigo 21.º.

Justificação

A presente alteração alinha a redacção utilizada relativamente ao procedimento aplicável aos actos delegados com a redacção acordada entre as instituições noutros processos.

Alteração 69

Posição do Conselho

Artigo 21 – n.º 1

Posição do Conselho

1. A delegação de poderes referida no artigo 20.º pode ser revogada pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.

Alteração

1. A delegação de poderes referida no artigo 20.º pode ser revogada **em qualquer momento** pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.

Justificação

A presente alteração alinha a redacção utilizada relativamente ao procedimento aplicável aos actos delegados com a redacção acordada entre as instituições noutros processos.

Alteração 70

Posição do Conselho

Artigo 21 – n.º 2

Posição do Conselho

2. A instituição que der início a um procedimento interno para decidir se tenciona revogar a delegação de poderes deve informar a outra instituição e a Comissão **o mais tardar um mês** antes de tomar uma decisão final, indicando os poderes delegados que poderão ser objecto de revogação e os motivos da mesma.

Alteração

2. A instituição que der início a um procedimento interno para decidir se tenciona revogar a delegação de poderes **procurará** informar a outra instituição e a Comissão **num prazo razoável** antes de tomar uma decisão final, indicando os poderes delegados que poderão ser objecto de revogação e os **eventuais** motivos da mesma.

Justificação

A presente alteração alinha a redacção utilizada relativamente ao procedimento aplicável aos actos delegados com a redacção acordada entre as instituições noutros processos.

Alteração 71

Posição do Conselho

Artigo 22 – n.º 1

Posição do Conselho

1. O Parlamento Europeu ou o Conselho

Alteração

1. O Parlamento Europeu ou o Conselho

podem formular objecções ao acto delegado no prazo de *três meses* a contar da data de notificação.

podem formular objecções ao acto delegado no prazo de *dois meses* a contar da data de notificação.

Justificação

A presente alteração alinha a redacção utilizada relativamente ao procedimento aplicável aos actos delegados com a redacção acordada entre as instituições noutros processos.

Alteração 72

Posição do Conselho

Artigo 22 – n.º 1 – parágrafo novo

Posição do Conselho

Alteração

Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, este prazo é prolongado por dois meses.

Justificação

A presente alteração alinha a redacção utilizada relativamente ao procedimento aplicável aos actos delegados com a redacção acordada entre as instituições noutros processos.

Alteração 73

Posição do Conselho

Artigo 22 – n.º 2

Posição do Conselho

Alteração

2. Se, no termo desse prazo, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho tiverem formulado objecções ao acto delegado *ou se, antes dessa data, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que decidiram não formular objecções, o acto delegado entra em vigor na data nele prevista.*

2. Se, no termo desse prazo, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho tiverem formulado objecções ao acto delegado, *este é publicado no Jornal Oficial da União Europeia e entra em vigor na data nele prevista.*

Justificação

A presente alteração alinha a redacção utilizada relativamente ao procedimento aplicável aos actos delegados com a redacção acordada entre as instituições noutros processos.

Alteração 74

Posição do Conselho

Artigo 22 – n.º 2 – parágrafo novo

Posição do Conselho

Alteração

O acto delegado pode ser publicado no Jornal Oficial da União Europeia e entrar em vigor antes do termo desse prazo, se tanto o Parlamento Europeu como o Conselho informarem a Comissão da sua intenção de não formular objecções.

Justificação

A presente alteração alinha a redacção utilizada relativamente ao procedimento aplicável aos actos delegados com a redacção acordada entre as instituições noutros processos.

Alteração 75

Posição do Conselho

Artigo 24-A (novo)

Posição do Conselho

Alteração

Artigo 24.º-A

Revisão

Se, em caso de revisão das orientações RTE-T, de acordo com os procedimentos referidos no n.º 3 do artigo 21.º da Decisão n.º 1692/96/CE, a Comissão concluir ser apropriado adaptar o presente regulamento a essas orientações, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta com vista a alterar o presente regulamento nesse sentido. Do mesmo modo, certas decisões tomadas ao abrigo do presente regulamento podem obrigar à revisão das orientações RTE-T.

Justificação

A presente alteração visa reintroduzir a posição do Parlamento em primeira leitura.

Alteração 76

Posição do Conselho Anexo I – ponto 4

<i>Posição do Conselho</i>	<i>Alteração</i>
Sines-Lisboa-Leixões -Madrid–San Sebastian–Bordéus– Paris– Metz Sines-Elvas/Algesiras	Sines-Lisboa-Leixões -Madrid- Bilbao -San Sebastian– Bordéus–Paris/ Le Havre /Metz Sines-Elvas/Algesiras

Justificação

Dada a importância do porto de Le Havre para o tráfego de contentores (63% dos contentores movimentados nos portos franceses) e o interesse de reforçar a coordenação entre os três grandes portos do eixo do Sena (Paris-Rouen-Le Havre), a sua inclusão promoverá um desenvolvimento coerente das actividades económicas e alargará os "hinterlands" nesse eixo. Tal está em conformidade com a alteração 16 do relator, com a posição do Conselho e com as recomendações do Parlamento Europeu constantes do seu relatório de iniciativa sobre o futuro da política de RTE-T.

Alteração 77

Posição do Conselho Anexo I – ponto 5

<i>Posição do Conselho</i>	<i>Alteração</i>
Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Viena- Trieste/Koper	Gdynia- Varsóvia -Katowice- Ostrava/Žilina- Bratislava /Viena- Graz- Klagenfurt-Udine- Veneza /Trieste/Koper/ Bolonha/Ravenne

Justificação

O corredor 5 de transporte de mercadorias já foi preparado a nível ministerial, em 2006, segundo o modelo do corredor Báltico-Adriático, o corredor VI pan-europeu e o RTE-T PP 23 e 25 (cf. carta de interesse apensa, assinada pelos ministros). O Anexo I da Posição do Conselho não menciona algumas cidades importantes na secção entre Viena e Trieste e já incluídas no itinerário pela carta dos ministros.

Alteração 78

Posição do Conselho
Anexo I – ponto 6

Posição do Conselho

Almería-Valencia/Madrid-
Saragoça/Barcelona-Marselha-Lyon-
Turim-**Udine**-Trieste/Koper-Ljubliana-
Budapeste-Zahony (fronteira entre a
Hungria e a Ucrânia)

Alteração

Almería-Valencia/Madrid-
Saragoça/Barcelona-Marselha-Lyon-
Turim-**Milão-Verona - Pádua/Veneza** -
Trieste/Koper-Ljubliana-Budapeste-
Zahony (fronteira entre a Hungria e a
Ucrânia)

Justificação

O corredor 6 de transporte de mercadorias, situado na RTE-T PP 6, comporta uma interrupção na secção entre Turim e Trieste, enquanto que o PP 6 tem um itinerário mais preciso no norte de Itália.

Alteração 79

Posição do Conselho
Anexo I – ponto 8

Posição do Conselho

DE, NL, BE, PL, LT
Bremerhaven/Roterdão/Antuérpia-Aachen-
Berlim-Varsóvia-Terespol (fronteira entre
a Polónia e a Bielorrússia)/Kaunas

Alteração

DE, NL, BE, PL, LT, **LV, EST**
Bremerhaven/Roterdão/Antuérpia-Aachen-
Berlim-Varsóvia-Terespol (fronteira entre
a Polónia e a Bielorrússia)/Kaunas-**Riga-
Tallinn**

Alteração 80

Posição do Conselho
Anexo I – nota 1

Posição do Conselho

¹/" significa traçados alternativos.

Alteração

¹/" significa traçados alternativos. **Por razões de coerência com os projectos prioritários RTE-T, os itinerários 4 e 6**

devem, no futuro, ser completados pelo Projecto 16, o eixo ferroviário de transporte de mercadorias Sines/Algeiras-Madrid-Paris, que inclui a travessia central dos Pirinéus através de um túnel de baixo nível.

Alteração 81

Posição do Conselho ANEXO II

Posição do Conselho

Alteração

O Anexo é suprimido.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Na última década, as políticas europeias no domínio dos transportes têm-se caracterizado por uma liberalização crescente. Paralelamente, o crescimento dos transportes tem sido constante, especialmente no sector do transporte de mercadorias. Contudo, embora a Comissão, no seu Livro Branco publicado em 2001 e intitulado “A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções” tenha reconhecido o papel fundamental do transporte ferroviário no quadro dos transportes europeus, a quota de mercado do caminho-de-ferro no transporte de mercadorias diminuiu continuamente: em 2005, representava apenas 10% dos transportes de mercadorias, contra mais de 20% nos anos 70. A constante mutação operada no contexto do sector dos transportes na última década pode explicar, em parte, estas dificuldades, com a crescente abertura dos mercados ferroviários nacionais, através da adopção de três pacotes ferroviários sem a harmonização e as sinergias suficientes entre os sistemas ferroviários nacionais. O mercado de transporte ferroviário de mercadorias tem agora de enfrentar o desafio da melhoria da sua qualidade de serviço, devido a uma falta de conformidade que coloca o caminho-de-ferro em desvantagem em termos de concorrência com outros modos de transporte de mercadorias.

A proposta da Comissão para a criação de corredores europeus para o transporte de mercadorias

No intuito de enfrentar este desafio, a Comissão promoveu a ideia de trabalhar melhor a questão do transporte de mercadorias, propondo, em Dezembro de 2008, um regulamento relativo a uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo. A proposta da Comissão visa organizar e regulamentar os corredores ferroviários internacionais para o transporte de mercadorias, nomeadamente no que se refere à sua selecção e organização administrativa. Indica os critérios para a respectiva selecção pelos Estados-Membros e define os seus órgãos de administração. Pelo menos dois Estados-Membros serão ligados, e o corredor deve fazer parte da RTE-T. Estes corredores visam permitir um desenvolvimento significativo do tráfego do transporte ferroviário de mercadorias, com base numa análise socioeconómica.

Favoreceu igualmente uma gestão harmonizada entre gestores de infra-estrutura a nível da atribuição de traçados, da gestão do tráfego e dos investimentos no corredor de transporte de mercadorias. Propôs as regras e os instrumentos relacionados com a gestão do corredor de transporte de mercadorias, como a criação de um balcão único para os pedidos de traçados. Deveria igualmente ser definida pelo órgão de administração uma classe específica designada por “transporte de mercadorias prioritário”, que compreende as mercadorias cujo transporte é muito sensível à duração, e as regras relativas à gestão do tráfego, em particular as regras de prioridade para o “transporte de mercadorias prioritário”, em caso de perturbação da circulação, elaboradas e publicadas pelos gestores da infra-estrutura.

O Parlamento Europeu aprovou, em Abril de 2009, a sua primeira leitura sobre a presente proposta, apoiando largamente o objectivo da Comissão de criar uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo. O termo "transporte de mercadorias prioritário" foi substituído, sendo também introduzida uma maior flexibilidade no

funcionamento das regras de prioridade e na atribuição dos canais horários a fim de existir congruência com as necessidades de mercado e os princípios regulamentares estabelecidos pelo órgão de administração. O Parlamento introduziu igualmente algumas alterações na organização dos órgãos administrativos dos corredores com a participação, a título consultivo, das empresas de transporte ferroviário e a criação de um conselho executivo constituído por membros nacionais.

A posição do Conselho em primeira leitura

Foi alcançado um acordo político no Conselho em Junho de 2009, formalmente aprovado em 22 de Fevereiro de 2010. A entrada em vigor do Tratado de Lisboa obriga a que várias disposições contidas no texto sejam adaptadas no que se refere à comitologia.

A principal modificação no projecto de regulamento acordada no Conselho diz respeito à criação de corredores de transporte de mercadorias iniciais enumerados num novo anexo ao texto, o mais tardar, três anos, ou excepcionalmente, cinco anos após a sua entrada em vigor. Foram igualmente propostos procedimentos para a criação de corredores adicionais, ou para a modificação ou prolongamento dos corredores existentes.

A posição do Conselho em primeira leitura tenta conciliar a reserva de capacidade para os comboios de mercadorias com o transporte normal de passageiros, mencionando a necessidade de capacidade de transporte de passageiros num projecto de regulamento relativo ao transporte de mercadorias.

O texto do Conselho suprimiu o direito de outros candidatos, que não as empresas de transporte ferroviário, a requererem canais horários para o transporte de mercadorias, prevendo-o apenas se estes traçados estiverem localizados em Estados-Membros cuja legislação nacional aceite esses pedidos.

Quanto à organização dos corredores, o Conselho propôs a divisão do órgão administrativo que gere o corredor num conselho de gestão, constituído pelos gestores da infra-estrutura, e num conselho executivo, constituído por representantes das autoridades dos Estados-Membros, dispondo de mais poderes comparativamente com os constantes da primeira leitura do Parlamento Europeu. As competências de um balcão único são significativamente enfraquecidas, reduzindo o seu papel a uma função informativa.

Parecer do relator

O relator propõe uma recomendação que visa modificar a posição do Conselho em primeira leitura tendo em conta a primeira leitura do Parlamento. Alguns dos aspectos da posição comum são compatíveis com a primeira leitura do Parlamento, como, por exemplo, a criação de um conselho executivo, o qual já havia sido proposto pelo Parlamento Europeu.

O relator também propõe reintroduzir as alterações apresentadas pelo Parlamento à posição do Conselho em primeira leitura sobre a participação das empresas de transporte ferroviário no Conselho de gestão, os planos de investimento e o acesso dos candidatos autorizados aos corredores. O relator reintroduziu, sobretudo, algumas referências à classe específica de

transporte de mercadorias ("transporte de mercadorias facilitado "), que foi suprimida pelo Conselho, bem como algumas alterações do Parlamento sobre a atribuição de capacidades, que deverá ser decidida de acordo com uma avaliação preliminar.

Por último, o relator propôs algumas formulações novas relativamente à posição do Conselho em primeira leitura:

- No que se refere ao balcão único, o relator considera-o uma disposição fundamental do Regulamento e propõe uma redacção diferente em certos casos para reforçar a sua utilização no processo de atribuição de canais horários;
- No que se refere à selecção de corredores, são efectuadas algumas alterações na apresentação dos critérios, que são transferidos do Anexo II para um novo artigo. A validação da lista de corredores e a selecção de novos corredores deverá ser feita de acordo com um calendário mais curto, como o proposto pelo Conselho, com vista a uma implementação mais célere do regulamento;
- O projecto de recomendação inclui igualmente algumas frases sobre a adaptação dos antigos procedimentos de comitologia para os actos delegados, como previsto no Tratado de Lisboa.

PROCESSO

Título	Rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (Texto relevante para efeitos do EEE)
Referências	11069/5/2009 – C7-0043/2010 – 2008/0247(COD)
Data da 1ª leitura do PE – Número P	23.4.2009 T6-0285/2009
Proposta da Comissão	COM(2008)0852 - C6-0509/2008
Recepção da posição comum: data de comunicação em sessão	25.2.2010
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 25.2.2010
Relator(es) Data de designação	Marian-Jean Marinescu 1.9.2009
Exame em comissão	5.10.2009 1.3.2010 23.3.2010 3.5.2010
Data de aprovação	4.5.2010
Resultado da votação final	+: 30 -: 2 0: 4
Deputados presentes no momento da votação final	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto e Artur Zasada.
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Michel Dantin, Derk Jan Eppink, Nathalie Griesbeck, Dominique Riquet, Ramon Tremosa i Balcells, Corien Wortmann-Kool, Joachim Zeller e Janusz Władysław Zemke.
Data de entrega	17.5.2010