

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Documento legislativo consolidado

23.4.2009

EP-PE_TC1-COD(2008)0247

*****I**

POSIÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

aprovada em primeira leitura em 23 de Abril de 2009 tendo em vista a aprovação do Regulamento (CE) n° .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (EP-PE_TC1-COD(2008)0247)

PE 424.988

PT

PT

POSIÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

aprovada em primeira leitura em 23 de Abril de 2009

tendo em vista a aprovação do Regulamento (CE) n.º .../2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ||,

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

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando nos termos do || artigo 251.º do Tratado³,

Considerando o seguinte:

- (1) No âmbito da Estratégia de Lisboa para o Crescimento e o Emprego e da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável da Comunidade, a criação de um mercado interno ferroviário, nomeadamente no que respeita ao transporte de mercadorias, é um elemento essencial do progresso para a realização de uma mobilidade sustentável.

¹ JO C [...] de [...], p. [...].

² JO C [...] de [...], p. [...].

³ Posição do Parlamento Europeu de 23 de Abril de 2009.

- (2) A Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária ¹, representou uma etapa importante na realização do mercado interno no sector ferroviário.
- (3) Para poderem ser competitivos face aos outros modos de transporte, os serviços ferroviários internacionais e nacionais de transporte de mercadorias, abertos à concorrência desde 1 de Janeiro de 2007, devem poder beneficiar de uma infra-estrutura ferroviária de boa qualidade, isto é, que permita a prestação de serviços de transporte de mercadorias em boas condições em termos de velocidade comercial e de horário de percurso, e fiável, isto é, fornecendo um serviço que corresponda efectivamente aos compromissos contratuais assumidos com os operadores ferroviários.
- (4) *Muito embora a liberalização do tráfego ferroviário de mercadorias tenha possibilitado o ingresso de novos operadores na rede, os mecanismos de mercado não são suficientes para organizar ou regular e conferir maior segurança aos tráfegos. A optimização e a fiabilização dos mesmos pressupõem o reforço dos processos de cooperação e de atribuição de percursos entre gestores de infra-estrutura.*
- (5) O Conselho ¹, reunido em 7 ¹de Abril de 2008, concluiu ser necessário favorecer a utilização eficaz das infra-estruturas e, caso necessário, melhorar as capacidades da infra-estrutura ferroviária com medidas adoptadas a nível europeu e nacional, nomeadamente mediante textos legislativos.
- (6) Neste contexto, a criação de uma rede ferroviária para um transporte de mercadorias competitivo, na qual os comboios de mercadorias poderão circular em boas condições e passar facilmente de uma rede nacional para outra permitiria melhorar as condições de utilização da infra-estrutura.
- (7) A fim de instaurar uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, as iniciativas já adoptadas em matéria de infra-estrutura ferroviária indicam que o método mais adequado é a criação de corredores internacionais que respondam a necessidades específicas a um ou mais segmentos, claramente identificados, do mercado de transporte de mercadorias.

¹ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

- (8) A criação da rede **européia** ferroviária para um transporte de mercadorias competitivo deveria ser feita em coerência com a Rede Transeuropeia de Transportes (“RTE-T”) **e os corredores do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS)**. Com este objectivo, é necessário o desenvolvimento coordenado das **redes** e, em especial, a integração dos corredores internacionais para o transporte ferroviário de mercadorias na RTE-T existente **e nos corredores ERTMS**. Além disso, convém estabelecer a nível comunitário regras **harmonizadas** relativas a estes corredores. Se necessário, a criação dos corredores de transporte de mercadorias **deveria** receber apoio financeiro no âmbito **dos programas RTE-T, da investigação, do programa Marco Polo, etc., bem como de outras políticas e fundos comunitários, como o Fundo de Coesão**.
- (9) **A criação de um corredor de transporte de mercadorias deve ter em conta a particular importância da projectada extensão da rede RTE-T aos países da Política Europeia de Vizinhaça a fim de assegurar uma melhor interligação com a infra-estrutura ferroviária de países terceiros europeus.**
- (10) Para cada corredor de transporte de mercadorias, convém assegurar uma boa coordenação entre Estados-Membros e gestores da infra-estrutura em causa, **prever medidas mais adequadas e suficientes para facilitar o** tráfego ferroviário de mercadorias, estabelecer ligações eficazes e suficientes com os outros modos de transporte, **a fim de desenvolver uma rede de transporte de mercadorias eficaz e integrada**, e criar condições propícias ao desenvolvimento da concorrência entre fornecedores de serviços ferroviários de mercadorias.
- (11) A criação de um corredor de transporte de mercadorias deveria **basear-se em propostas apresentadas pelos Estados-Membros em consulta com os gestores de infra-estrutura. Numa segunda fase, deveria ser aprovada a nível europeu obedecendo a** **procedimentos transparentes e claramente definidos. Os critérios para a criação de corredores de transporte de mercadorias deveriam ser definidos de uma forma adaptada às necessidades específicas dos** Estados-Membros e **dos** gestores de infra-estrutura, **que lhes permita dispor de** uma margem de decisão e de gestão suficiente **.**

- (12) A fim de incentivar a coordenação entre os Estados-Membros, os gestores de infra-estrutura *e as empresas ferroviárias*, cada corredor de transporte de mercadorias deveria ser apoiado por um órgão de administração, composto pelos vários gestores de infra-estrutura ligados ao corredor.
- (13) Para satisfazer as necessidades do mercado, as condições de criação de um corredor de transporte de mercadorias deveriam ser apresentadas num plano de execução que incluiria a identificação e o calendário de execução das acções destinadas a melhorar o desempenho do transporte ferroviário de mercadorias. Além disso, para garantir que as acções previstas ou realizadas para a criação de um corredor de transporte de mercadorias correspondam às necessidades ou expectativas *do mercado, todas as empresas ferroviárias utilizadoras* devem ser *consultadas* regularmente, de acordo com procedimentos *adequados*, definidos *pelo órgão de administração*.
- (14) A fim de assegurar a coerência e a continuidade das capacidades de infra-estrutura disponíveis ao longo do corredor de transporte de mercadorias, importa coordenar os investimentos nesse corredor entre os Estados-Membros, os gestores da infra-estrutura *e as empresas ferroviárias* em causa, *bem como, se for caso disso, entre os Estados-Membros e países terceiros europeus*, e planificá-los segundo um método que corresponda às necessidades do corredor de transporte de mercadorias. O programa da sua realização deveria ser publicado, de forma a assegurar a informação *das empresas ferroviárias* que possam exercer actividades no corredor. Deveriam incluir projectos de intervenção relativos ao desenvolvimento de sistemas interoperáveis e ao aumento da capacidade dos comboios.
- (15) Pelas mesmas razões, os trabalhos pesados de manutenção, que têm muitas vezes um forte impacto nas capacidades da infra-estrutura ferroviária, deveriam também ser coordenados a nível do corredor de transporte de mercadorias e ser objecto de publicação actualizada.
- (16) A criação de infra-estruturas e sistemas destinados ao desenvolvimento dos serviços de transporte intermodal de mercadorias é igualmente necessária para favorecer o desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias na Comunidade.

- (17) Os Estados-Membros abrangidos e as autoridades nacionais de segurança com competência no corredor de transporte de mercadorias podem celebrar acordos de reconhecimento mútuo dos veículos ferroviários, por um lado, e *das capacidades* dos maquinistas, por outro. As autoridades de segurança dos Estados-Membros abrangidos pelo corredor de transporte de mercadorias deveriam cooperar a fim de assegurar a aplicação desses acordos.
- (18) A fim de facilitar os pedidos de capacidades de infra-estrutura para serviços ferroviários internacionais de transporte de mercadorias, é adequado criar um balcão único para cada corredor de transporte de mercadorias. Para tal, convém ter por base as iniciativas existentes, em especial as da RailNetEurope, um organismo que constitui uma ferramenta de coordenação dos gestores de infra-estrutura e presta certos serviços aos operadores de transporte internacional de mercadorias.
- (19) Tendo em conta os diferentes calendários de programação dos horários para os diferentes tipos de tráfego, importa velar por que os pedidos de capacidade de infra-estrutura para o tráfego de mercadorias ■ sejam ***compatíveis com os*** pedidos relativos ao transporte de passageiros, tendo especialmente em conta os respectivos valores socioeconómicos. A taxa de utilização da infra-estrutura deveria variar em função da qualidade e da fiabilidade do traçado atribuído.
- (20) Os comboios que asseguram o transporte de mercadorias muito sensíveis à duração do transporte e à pontualidade, ***tal como definidas pelo órgão de administração,*** deveriam poder beneficiar de prioridade suficiente em caso de perturbação do tráfego.
- (21) Para assegurar o desenvolvimento da concorrência entre fornecedores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias, ■ outros candidatos para além das empresas ferroviárias ou respectivos agrupamentos ***deveriam poder*** pedir capacidades de infra-estrutura.
- (22) A fim de otimizar a gestão do corredor de transporte de mercadorias e assegurar uma melhor fluidez e desempenho dos serviços ferroviários internacionais de transporte de mercadorias, é necessário velar por uma boa coordenação entre os organismos de controlo do tráfego ferroviário *em relação às* várias redes do corredor de transporte de mercadorias. Com o objectivo de assegurar uma melhor utilização das infra-estruturas ferroviárias, é necessário coordenar a gestão destas infra-estruturas e dos terminais estratégicos situados ao longo do corredor de transporte de mercadorias.

- (23) Para facilitar o acesso às informações sobre a utilização de todas as principais infra-estruturas do corredor de transporte de mercadorias e assegurar um acesso não discriminatório às mesmas, parece ser desejável colocar à disposição de todos os fornecedores de serviços ferroviários internacionais de transporte de mercadorias um documento de referência que reúna todas estas informações.
- (24) A fim de poder medir de forma objectiva os benefícios das acções que visam a criação do corredor de transporte de mercadorias e assegurar um acompanhamento eficaz destas acções, convém instaurar e publicar regularmente indicadores de desempenho do serviço ao longo desse corredor. ***A definição de indicadores de desempenho deveria ser formulada em concertação com as partes que prestam e utilizam serviços ferroviários de mercadorias.***



- (25) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, nomeadamente a criação de uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, composto por corredores de transporte de mercadorias, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio de proporcionalidade, mencionado no referido artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.
- (26) Deveriam ser introduzidas regras equitativas em matéria de coordenação dos investimentos, gestão das capacidades e do tráfego, assentes na cooperação entre gestores de infra-estrutura que devem prestar um serviço de qualidade aos operadores de transporte de mercadorias no âmbito de um corredor ferroviário internacional.
- (27) As medidas necessárias para a execução do presente regulamento devem ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹.

¹ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (28) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para definir as condições e os critérios necessários para a execução do presente regulamento. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento e a completá-lo, mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (29) *O presente regulamento visa melhorar o desempenho do transporte ferroviário de mercadorias relativamente a outros modos de transporte, devendo, porém, este objectivo ser igualmente prosseguido através de acções políticas e da participação financeira dos Estados-Membros e da União Europeia. A coordenação deve ser assegurada ao mais alto nível entre os Estados-Membros, a fim de garantir o funcionamento mais eficaz dos corredores de transporte de mercadorias. Os investimentos em infra-estruturas e equipamentos técnicos como o ERTMS deveriam ter por objectivo reforçar a capacidade e a eficácia do transporte ferroviário de mercadorias, paralelamente aos objectivos do presente regulamento,*

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as regras de criação e organização da rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo *em* corredores ferroviários internacionais para um transporte de mercadorias competitivo (|| "corredores de transporte de mercadorias"). Estabelece as regras de selecção e organização dos corredores de transporte de mercadorias, bem como princípios *cooperativos* para a planificação dos investimentos e a gestão das capacidades e do tráfego.

2. A presente directiva é aplicável à gestão e utilização de infra-estruturas ferroviárias para os serviços ferroviários nacionais e internacionais, excluindo:
- a) As redes locais e regionais autónomas que efectuem serviços de transporte de passageiros em infra-estruturas ferroviárias, ***excepto quando os serviços operam numa parte de um corredor de transporte de mercadorias***;
 - b) As redes reservadas exclusivamente à exploração de serviços urbanos ou suburbanos de transporte de passageiros;
 - c) As redes regionais utilizadas para serviços regionais de transporte de mercadorias apenas por uma empresa ferroviária que não esteja abrangida pela Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários¹, até que seja solicitada capacidade nessa rede por outro candidato;
 - d) As infra-estruturas ferroviárias privadas cuja utilização esteja reservada ao proprietário da infra-estrutura para as suas próprias actividades de transporte de mercadorias.

Artigo 2.º

Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições enunciadas no artigo 2.º da Directiva 2001/14/CE.
2. Para além das definições referidas no n.º 1, são aplicáveis as seguintes definições:
 - a) "Corredor de transporte de mercadorias", o conjunto das linhas ferroviárias estabelecidas no território dos Estados-Membros e, se for caso disso, de países terceiros europeus que ligam ***dois*** ou vários terminais estratégicos, a um ou vários outros terminais estratégicos, comportando um eixo principal, rotas alternativas e vias que as ligam, assim como as infra-estruturas ferroviárias e respectivos equipamentos nos terminais de mercadorias, estações de triagem e formação, assim como as vias de ligação a estas últimas, ***incluindo todos os serviços ferroviários conexos, tais como definidos no Anexo II da Directiva 2001/14/CE***;

¹ JO L 237, de 24.8.1991, p. 25.

- b) "Plano de execução", o documento que apresenta a estratégia e os meios através dos quais as partes interessadas contam executar, durante um período determinado, as actividades necessárias e suficientes para criar o corredor de transporte de mercadorias;
- c) "Trabalhos pesados de manutenção", qualquer intervenção ou reparação da infra-estrutura ferroviária e respectivos equipamentos que, *estando prevista com, pelo menos, um ano de antecedência*, seja necessário efectuar para a circulação dos comboios ao longo do corredor de transporte de mercadorias, que implique *reserva de capacidade de infra-estrutura nos termos do artigo 28.º da Directiva 2001/14/CE*;
- d) "Terminal", a instalação disposta ao longo do corredor de transporte de mercadorias especialmente adaptada para permitir quer o embarque e/ou o desembarque de mercadorias dos comboios de transporte de mercadorias e a integração dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias com os serviços rodoviários, marítimos, fluviais e aéreos, quer a formação ou a modificação da composição dos comboios de mercadorias;
- e) "Terminal estratégico", o terminal do corredor de transporte de mercadorias, aberto a todos os candidatos e que desempenha *já, ou que se prevê venha a desempenhar no futuro*, um papel importante no transporte ferroviário de mercadorias ao longo deste corredor;
- f) "Balcão único", a instância comum instituída *por cada gestor* da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias, que dá aos candidatos a possibilidade de solicitar um traçado para um percurso que atravessasse pelo menos uma fronteira.

CAPÍTULO II

CONCEPÇÃO E ADMINISTRAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA EUROPEIA PARA UM TRANSPORTE DE MERCADORIAS COMPETITIVO

Artigo 3.º

Seleção dos corredores de transporte de mercadorias

1. O corredor de transporte de mercadorias *liga pelo menos dois Estados-Membros e* destina-se a permitir a exploração de serviços ferroviários internacionais e nacionais de transporte de mercadorias **■**. As suas características são as seguintes:

- a) Faz parte da RTE-T, *ou, pelo menos, é compatível com a mesma ou, se for caso disso, com os corredores ERTMS. Se necessário, podem fazer parte do corredor certas secções não incluídas na RTE-T, com um volume elevado ou potencialmente elevado de tráfego de transporte de mercadorias;*
- b) Permite um desenvolvimento significativo do tráfego de transporte ferroviário de mercadorias *e tomem em conta as grandes correntes de comércio e de transporte de mercadorias;*
- c) Justifica-se com base numa análise socioeconómica. Compreende os impactos nos elementos do sistema de transporte em que a atribuição de capacidades infra-estruturais do corredor de transporte de mercadorias afecte significativamente os tráfegos de mercadorias e de passageiros. Inclui a análise dos efeitos principais em termos de custos externos;
- d) *permite uma melhor interligação entre Estados-Membros fronteiriços e os países terceiros europeus;*
- e) É apoiado por um plano de execução.

2. A criação ou a modificação de um corredor de transporte de mercadorias é **decidida** pelos Estados-Membros implicados, **que** comunicam **previamente as suas intenções** à Comissão, **acompanhada de** uma proposta elaborada com os gestores da infra-estrutura em causa e tendo em conta **as iniciativas e os pareceres das empresas ferroviárias utilizadoras ou interessadas no corredor, bem como os critérios** que figuram no anexo. **As empresas ferroviárias interessadas podem participar no procedimento, sempre que investimentos substanciais as impliquem.**

3. Os corredores de transporte de mercadorias são criados de acordo com as modalidades seguintes:

- a) Até ...*, o território de cada Estado-Membro que partilhe pelo menos duas **linhas-férreas directas** com outros Estados-Membros deve **acolher** pelo menos uma proposta de corredor de transporte de mercadorias;
- b) Até ...**, o território de cada Estado-Membro deve **acolher** pelo menos um corredor de transporte de mercadorias ■ .

4. A Comissão **toma nota das** propostas de criação de corredores de transporte de mercadorias referidos no n.º 2, **verifica a sua** conformidade com os critérios **de avaliação definidos** no anexo e **pode formular as objecções ou propostas de modificação que considere oportunas.**

5. O corredor do transporte de mercadorias pode comportar elementos das redes ferroviárias de países terceiros europeus. Se for caso disso, estes elementos devem ser compatíveis com a política da RTE-T.

* Um ano após a entrada em vigor do presente regulamento.

** Três anos após a entrada em vigor do presente regulamento.

6. Se surgirem dificuldades entre dois ou vários Estados-Membros quanto à criação ou à modificação de um corredor de transporte de mercadorias e no que se refere à infra-estrutura ferroviária situada no seu território, a Comissão, a pedido de um dos Estados-Membros em causa, consulta o comité referido no artigo 18.º sobre este assunto. O parecer do comité é comunicado aos Estados-Membros em causa. Os Estados-Membros em causa tomam em conta o parecer com vista a encontrar uma solução.

7. As medidas, *que têm por objecto alterar* elementos não essenciais do presente regulamento, *adaptando o anexo*, são aprovadas *pelo* procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 3 do artigo 18.º.

Artigo 4.º

Administração dos corredores de transporte de mercadorias

1. Os Estados-Membros abrangidos por um corredor de transporte de mercadorias cooperam para assegurar o desenvolvimento do mesmo em conformidade com o seu plano de execução. Definem os objectivos gerais do corredor de transporte de mercadorias e asseguram-se de que o plano de execução visa estes objectivos.

2. Em relação a cada corredor de transporte de mercadorias, os gestores da infra-estrutura em causa criam um órgão de administração responsável pela definição e orientação da realização e actualização do plano de execução do corredor de transporte de mercadorias. ***As empresas ferroviárias ou grupos de empresas ferroviárias interessadas que utilizem regularmente o corredor têm o direito de participar neste órgão, onde desempenham um papel consultivo.*** O órgão de administração transmite regularmente relatórios sobre a sua actividade aos Estados-Membros em causa e, se for caso disso, *à Comissão e* aos coordenadores europeus dos projectos prioritários da RTE-T *implicados no corredor de transporte de mercadorias* referidos no artigo 17.º-A da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, *de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes*¹.

¹ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

3. *Os Estados-Membros em causa podem constituir uma comissão executiva encarregada de autorizar o plano de implementação do corredor pelo órgão de administração e de supervisionar a sua execução. Nestas circunstâncias, os membros da comissão executiva serão mandatados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros.*

4. O órgão de administração é uma entidade jurídica independente. Pode ser constituído sob forma de Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE) na acepção do Regulamento (CEE) n.º 2137/85 do Conselho¹ e goza do estatuto deste agrupamento.

5. Os membros do órgão de administração designam o seu director, cujo mandato tem uma duração mínima de 3 anos.

6. É constituído um grupo de trabalho composto pelos gestores e proprietários dos terminais estratégicos do corredor de transporte de mercadorias, **nomeadamente os portos fluviais e marítimos**, referidos no artigo 9.º. O grupo de trabalho pode emitir pareceres sobre qualquer proposta do órgão de administração que tenha consequências directas para os investimentos e a gestão dos terminais estratégicos. O órgão de administração não pode tomar decisões contrárias a este parecer.

Artigo 5.º

Medidas de execução do corredor de transporte de mercadorias

1. O plano de execução, aprovado **e ajustado regularmente** pelo órgão de administração, compreende, **no mínimo**:

- a) Uma descrição das características do corredor de transporte de mercadorias, **incluindo os eventuais nós de estrangulamento**, bem como o programa de execução das medidas necessárias para **facilitar a sua** criação ■ ;
- b) Os elementos essenciais do estudo de mercado referido no n.º 2;

¹ JO L 199 de 31.7.1985, p. 1.

- c) Os objectivos do órgão de administração *e o seu programa para melhorar o desempenho do corredor de transporte de mercadorias, de acordo com as disposições referidas no artigo 16.º.*

2. É realizado um estudo de mercado, *o qual é periodicamente actualizado.* O estudo incide nas evoluções constatadas e esperadas do tráfego no corredor de transporte de mercadorias e nos elementos do sistema de transporte conectadas a este último *com vista a desenvolver ou adaptar, se for caso disso, o seu plano de aplicação.* O estudo examina a evolução dos diferentes tipos de tráfego, tanto no que diz respeito ao transporte de mercadorias como de passageiros. Compreende os principais elementos da análise socioeconómica referida na alínea c) do artigo 3.º, *bem como os cenários possíveis no que diz respeito aos custos e benefícios e ao impacto financeiro a longo prazo.*

3. É instituído um programa de criação e melhoria dos desempenhos do corredor de transporte de mercadorias. Este programa compreende, nomeadamente, os objectivos comuns, as escolhas técnicas e o calendário das intervenções necessárias na infra-estrutura ferroviária e seus equipamentos para aplicar o conjunto das medidas referidas nos artigos 7.º a 16.º, *que deverão evitar ou reduzir ao mínimo as restrições susceptíveis de afectar a capacidade das vias férreas.*

Artigo 6.º

Consulta dos candidatos

1. Tendo em vista uma participação adequada dos candidatos susceptíveis de utilizar o corredor de transporte de mercadorias, o órgão de administração instaura mecanismos de consulta.

2. Os candidatos à utilização do corredor de transporte de mercadorias, *incluindo os operadores de transporte ferroviário, transportadores de passageiros, carregadores, transitários e os respectivos órgãos representativos,* são consultados pelo órgão de administração antes da aprovação do plano de execução e aquando da sua actualização. Em caso de desacordo entre o órgão de administração e os candidatos, estes podem dirigir-se *às entidades reguladoras a que se refere o artigo 17.º.*

CAPÍTULO III

INVESTIMENTOS NO CORREDOR DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Artigo 7.º

Planificação dos investimentos

1. O órgão de administração elabora e aprova:
 - a) Um plano comum de investimentos em infra-estrutura no corredor de transporte de mercadorias a longo prazo, *isto é*, pelo menos *para os próximos 10 anos*;
 - b) Se for caso disso, um plano comum de investimentos a médio prazo (pelo menos 2 anos) no corredor de transporte de mercadorias.

Os planos de investimento estabelecem a lista dos projectos previstos para a extensão, renovação ou adaptação das infra-estruturas ferroviárias e dos equipamentos existentes ao longo do corredor e das necessidades financeiras correspondentes, ***bem como das fontes de financiamento.***

2. Os planos de investimento referidos no n.º 1 compreendem uma estratégia relativa à implantação de sistemas interoperáveis ao longo do corredor de transporte de mercadorias que satisfaça as exigências essenciais e as especificações técnicas de interoperabilidade aplicáveis às redes ferroviárias definidas *nos termos da Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (Reformulação)*¹. Esta estratégia apoia-se numa análise custos-benefícios da implantação destes sistemas. Deve ser coerente com os planos nacionais e europeus de implantação de sistemas interoperáveis, nomeadamente com o plano de implantação do ERTMS, ***bem como com interligações transfronteiras e sistemas interoperáveis com países terceiros europeus, se for caso disso***

¹ JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

3. Os planos de investimento fazem menção à eventual contribuição comunitária prevista a título do programa RTE-T *ou de quaisquer outras políticas, fundos e programas, e justificam a sua coerência estratégica com os mesmos.*

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

5. Os planos de investimento referidos no n.º 1 são publicados no *relatório* referido no artigo 15.º e regularmente actualizados. Fazem parte do plano de execução do corredor de transporte de mercadorias.

Artigo 8.º

Coordenação dos trabalhos

Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias coordenam, *de acordo com modalidades e um calendário adequados e em conformidade com os respectivos contratos celebrados nos termos do artigo 6.º da Directiva 2001/14/CE*, a sua planificação *de todos os trabalhos na infra-estrutura e respectivos equipamentos susceptíveis de restringir a capacidade disponível na rede.*

Artigo 9.º

Terminais estratégicos

1. De acordo com o grupo de trabalho referido no n.º 6 do artigo 4.º, o órgão de administração adopta uma estratégia *integrada* relativa ao desenvolvimento dos terminais estratégicos para que os mesmos possam satisfazer as necessidades do transporte ferroviário de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias, *em particular enquanto plataformas intermodais ao longo dos corredores de transporte de mercadorias. Estas medidas incluem a cooperação com as autoridades regionais, locais e nacionais, a aquisição de terrenos para a construção de terminais ferroviários de mercadorias e a obtenção de fundos que permitam apoiar estes projectos. O órgão de administração vela pela criação de terminais suficientes em locais estratégicos, em função das previsões relativas ao volume de tráfego.*

2. O órgão de administração toma as medidas adequadas para a realização desta estratégia e revê a estratégia regularmente.

CAPÍTULO IV

GESTÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Artigo 10.º

Balcão único para os pedidos de traçados internacionais

1. O órgão de administração instaura um único para **responder ao** pedido de traçados para um comboio de mercadorias que atravesse pelo menos uma fronteira ao longo do corredor de transporte de mercadorias **ou que utilize diversas redes**.
2. **Os diferentes gestores da infra-estrutura de um corredor de transporte de mercadorias podem ser incumbidos de desempenhar uma função de balcão único para os requerentes de traçados.**
3. As entidades reguladoras em causa, referidas no artigo 17.º ||, velam por que as actividades do balcão único sejam exercidas em condições transparentes e não discriminatórias.

Artigo 11.º

Classes-tipo de traçados nos corredores de transporte de mercadorias

1. O órgão de administração define **e actualiza periodicamente** as **classes-tipo de traçados, válidos** para o conjunto do corredor de transporte de mercadorias. Pelo menos uma destas classes ||, compreende, **entre estas categorias de traçados, um traçado com** um tempo de transporte adequado e garantia de pontualidade (*transporte de mercadorias facilitado*).
2. Os critérios de definição das classes de tipo de tráfego de mercadorias são **aprovados pelo órgão de administração após consulta dos candidatos susceptíveis de utilizar o corredor de transporte de mercadorias**.

Artigo 12.º

Traçados atribuídos aos comboios de mercadorias

1. ***Para além dos casos a que se refere o n.º 2 artigo 20.º da Directiva 2001/14/CE, os gestores da infra-estrutura em causa reservam a capacidade com base na avaliação das necessidades de reserva do mercado. Os gestores da infra-estrutura publicam o horário de serviço do traçado necessário para satisfazer os requisitos do*** tráfego de transporte de mercadorias ***facilitado*** para o exercício futuro, antes do exercício anual de definição do horário de serviço referido no artigo 18.º da Directiva 2001/14/CE, e com base no tráfego de transporte de mercadorias constatado e no estudo de mercado definido no n.º 2 do artigo 5.º do presente regulamento.

2. Os gestores da infra-estrutura mantêm, ***após a avaliação preliminar da necessidade de constituir uma reserva de capacidade para pedidos ad hoc, uma tal reserva, garantindo um nível adequado de qualidade do traçado atribuído, em termos de tempo de percurso no traçado e de horário adaptado ao tráfego de mercadorias facilitado internacional*** no âmbito do horário de serviço definitivo, 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. ■

■

3. Excepto em casos de força maior, um traçado atribuído a uma operação de transporte de mercadorias ***facilitado nos termos do presente artigo*** não pode ser anulado menos de ***1 mês*** antes do seu horário de serviço se o candidato em causa não der o seu acordo em relação a esta anulação. ***O candidato pode recorrer deste assunto junto da entidade reguladora. Como referido no artigo 27.º da Directiva 2001/14/CE, o gestor da infra-estrutura pode incluir, nas especificações da rede, as condições em que serão tidos em conta os anteriores níveis de utilização dos traçados de transporte de mercadorias facilitado ao determinar prioridades no processo de repartição.***

4. Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias e o grupo de trabalho referido no n.º 6 do artigo 4.º instauram processos para assegurar uma coordenação óptima da atribuição das capacidades ***nos termos do presente artigo, tendo em conta o acesso aos terminais estratégicos referidos no artigo 9.º.***

5. ***Os gestores da infra-estrutura fixam nas suas condições de utilização uma taxa para os traçados atribuídos mas afinal não utilizados. Esta taxa deve ser de montante adequado, dissuasiva e eficaz.***

Artigo 13.º

Candidatos autorizados

Em derrogação ao n.º 1 do artigo 16.º da Directiva 2001/14/CE, os candidatos que não sejam as empresas ferroviárias e os agrupamentos internacionais constituídos pelas mesmas podem solicitar traçados para o transporte de mercadorias quando estes traçados abrangerem ***diversas*** secções do corredor de transporte de mercadorias.

Artigo 14.º

Gestão do tráfego

1. ***Na sequência de uma proposta apresentada pelo órgão de administração do corredor do transporte de mercadorias, e no respeito dos princípios e planos referidos no n.º 2,*** os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias estabelecem e publicam as regras de prioridade entre os diferentes tipos de ***traçados ferroviários, em especial, dos traçados atribuídos a comboios atrasados,*** em caso de perturbação da circulação ***para cada parte do*** corredor de transporte de mercadorias no documento de referência da rede referido no artigo 3.º e no anexo I da Directiva 2001/14/CE.

2. As regras de prioridade referidas no n.º 1 devem prever, pelo menos, ***à excepção das horas de ponta a que não se aplica o presente número,*** que o traçado atribuído a um comboio de transporte de mercadorias ***facilitado*** que respeite as disposições iniciais do seu traçado ***seja seguido na medida do possível ou devem, pelo menos, minimizar os atrasos em geral, concentrando-se particularmente nos atrasos dos comboios de "transporte de mercadorias facilitado".*** O órgão de administração deve, em colaboração com os candidatos, desenvolver e publicar:

- a) *princípios de regulamentação ferroviária que garantam que os comboios de "transporte de mercadorias facilitado" recebam o melhor tratamento possível em termos de atribuição de capacidades reduzidas,*
- b) *planos de contingência baseados nesses princípios, em caso de perturbação da circulação no corredor.*

Cada Estado-Membro, na pessoa do gestor da infra-estrutura, definirá as horas de ponta nas especificações da rede. As horas de ponta aplicam-se apenas aos dias úteis e serão limitadas a 3 horas, no máximo, de manhã, e a 3 horas, no máximo, à tarde. Será considerado na definição de horas de ponta o tráfego de passageiros regional e de longa distância.

3. Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias instauram processos de coordenação da gestão do tráfego ao longo do corredor de transporte de mercadorias.

4. Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias e o grupo de trabalho referido no n.º 6 do artigo 4.º instauram processos para assegurar uma coordenação óptima entre a exploração da infra-estrutura ferroviária e a dos terminais estratégicos referidos no artigo 9.º.

Artigo 15.º

Informações sobre as condições de utilização do corredor de transporte de mercadorias

O órgão de administração estabelece e publica um *relatório* que contém:

- a) Todas as informações contidas nos documentos de referência das redes nacionais relativas ao corredor de transporte de mercadorias, estabelecidos nos termos do procedimento fixado no artigo 3.º da Directiva 2001/14/CE;
- b) A lista e as características dos terminais estratégicos, bem como todas as informações relativas às condições e modalidades de acesso aos terminais estratégicos.

Artigo 16.º

Qualidade do serviço no corredor de transporte de mercadorias

1. Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias asseguram a coerência entre os sistemas de melhoria do desempenho em vigor ao longo do || corredor *de transporte de mercadorias, tal como vem referido no artigo 11.º da Directiva 2001/14/CE. Essa coerência é verificada pelas entidades reguladoras, que cooperam para esta verificação nos termos do n.º 1 do artigo 17.º do presente regulamento.*

2. A fim de medir a qualidade de serviço e a capacidade dos serviços internacionais e nacionais de transporte ferroviário de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias, o órgão de administração *consulta os candidatos que presumivelmente utilizarão os corredores e os utilizadores de serviços de transporte ferroviário de mercadorias sobre os indicadores de desempenho do corredor de transporte de mercadorias. Após esta consulta, o órgão de administração define e publica esses indicadores, pelo menos, uma vez por ano.*



Artigo 17.º

Entidades reguladoras

1. As entidades reguladoras referidas no artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE competentes para o corredor de transporte de mercadorias cooperam para supervisionar as actividades internacionais dos gestores da infra-estrutura e dos candidatos no corredor de transporte de mercadorias, consultando-se entre si e trocando informações. Se for caso disso, pedem as informações necessárias aos gestores de infra-estrutura do Estado-Membro no qual são competentes. *Os gestores da infra-estrutura e outras partes terceiros envolvidos na atribuição de capacidades internacionais de infra-estruturas são obrigados a fornecer imediatamente às respectivas entidades reguladoras todas as informações sobre os traçados ferroviários internacionais sob a sua responsabilidade.*

2. Em caso de queixa de um candidato em relação a serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias, ou no âmbito de um inquérito por iniciativa própria, a entidade reguladora em causa consulta a entidade reguladora de qualquer outro 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. Se for o caso, a entidade reguladora que recebeu a queixa ou que tenha iniciado o inquérito por iniciativa própria transfere o processo à entidade reguladora competente a fim de *permitir-lhe* tomar medidas em relação às partes interessadas, ***de acordo com o procedimento estabelecido nos n.ºs 5 e 6 do artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE.***

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 18.º

Comité

1. A Comissão é assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

-
3. Sempre que seja feita referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A, bem como o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 19.º

Derrogação

Caso necessário, um Estado-Membro pode derrogar às disposições do presente regulamento. Para o efeito, notifica um pedido *fundamentado* de derrogação à Comissão. A Comissão adopta uma decisão relativa a este pedido, em conformidade com o procedimento de consulta referido no n.º 2 do artigo 18.º, tendo em conta a situação geográfica bem como o desenvolvimento dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias no Estado-Membro que apresentou o pedido de derrogação.

Artigo 20.º

Acompanhamento da execução

Os Estados-Membros em causa comunicam à Comissão, de dois em dois anos a partir da criação do corredor de transporte de mercadorias, um *relatório* que apresente os resultados da sua cooperação, tal como referida no n.º 1 do artigo 4.º. A Comissão analisa o *relatório* e informa o comité referido no artigo 18.º sobre o mesmo.

Artigo 21.º

Relatório

A Comissão examina periodicamente a aplicação do presente regulamento. Transmite um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pela primeira vez no prazo de ...* e, em seguida, de três em três anos.

* *Cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento.*

Artigo 22.º

Revisão

Se, em caso de revisão das orientações para a RTE-T, *de acordo* com as modalidades referidas no n.º 3 do artigo 18.º da Decisão n.º 1692/96/CE, a Comissão concluir que é necessário adaptar o presente regulamento a estas orientações, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta com vista a alterar o presente regulamento em conformidade. ***Do mesmo modo, certas decisões tomadas ao abrigo do presente regulamento podem obrigar à revisão das orientações da RTE-T.***

Artigo 23.º

Entrada em vigor

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

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

Feito em ||

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

Critérios de avaliação das propostas de criação de um corredor de transporte de mercadorias

A selecção dos corredores de transporte de mercadorias referida no artigo 3.º, bem como a actualização da rede ferroviária para um transporte de mercadorias competitivo são efectuadas segundo os critérios seguintes:

a) A existência de uma carta de intenções dos Estados-Membros em causa, confirmando a sua vontade de criar o corredor de transporte de mercadorias;

■

b) Quando o itinerário do corredor de transporte de mercadorias coincide com uma secção (ou parte de secção) de um ou vários projectos prioritários da RTE-T¹, esta é integrada no corredor de transporte de mercadorias, excepto se for reservada *aos serviços* de transporte de passageiros;

c) O corredor de transporte de mercadorias cuja criação é proposta atravessa o território de, pelo menos, três Estados-Membros ou de, pelo menos, dois Estados-Membros se a distância entre os nós ferroviários servidos pelo corredor de transporte de mercadorias proposto for superior a 500 quilómetros;

d) A viabilidade económica e os benefícios socioeconómicos do corredor de transporte de mercadorias;

e) A coerência do conjunto dos corredores de transporte de mercadorias propostos pelos Estados-Membros para poder criar uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo;

f) A coerência com as redes ferroviárias europeias existentes, tais como os corredores ERTMS e os corredores definidos pela RailNetEurope;

g) A presença de uma boa interligação com os outros modos de transporte, nomeadamente graças a uma rede adequada de terminais estratégicos, incluindo nos portos marítimos e em terra;

h) A abordagem proposta para aplicar as disposições referidas nos artigos 4.º a 16.º.

¹ Referidos no anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE.