



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 15 de Dezembro de 2008 (19.12)
(OR. en)**

17324/08

**Dossier interinstitucional:
2008/0247 (COD)**

**TRANS 485
CODEC 1860**

PROPOSTA

| | |
|----------|--|
| de: | Comissão Europeia |
| Data: | 12 de Dezembro de 2008 |
| Assunto: | Proposta de regulamento Do Parlamento Europeu E Do Conselho relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo |

Junto se envia, à atenção das delegações, a proposta da Comissão transmitida por carta de Jordi AYET PUIGARNAU, dirigida ao Secretário-Geral/Alto Representante, Javier SOLANA.

Anexo: COM(2008) 852 final



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.12.2008
COM(2008) 852 final

2008/0247 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo

{SEC(2008) 3028}

{SEC(2008) 3029}

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OS DESAFIOS LIGADOS AO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE MERCADORIAS

1.1. Construir um sistema de transporte sustentável: um objectivo essencial para a Comunidade

A necessidade de a Comunidade respeitar os seus compromissos de redução dos gases com efeito de estufa e melhorar o desempenho ambiental da sua economia, e a escassez cada vez mais evidente dos recursos energéticos são elementos muito importantes da política comunitária de transportes.

Por esse motivo, a Comunidade pretende construir um sistema de transporte que seja o mais limpo e eficaz possível ao serviço dos seus cidadãos e empresas. Para tal, a Comissão propôs na revisão intercalar do Livro Branco sobre os transportes¹ que seja colocada a tónica no desenvolvimento da “co-modalidade”, isto é, a utilização optimizada dos diferentes modos de transporte, combinados ou não.

Este desenvolvimento assenta, nomeadamente, na realização de um verdadeiro mercado interno europeu dos transportes. O transporte aéreo e o rodoviário já realizaram progressos importantes neste ponto. Em contrapartida, o transporte ferroviário ainda tem um longo caminho a percorrer.

1.2. Desafios a nível do transporte ferroviário

Os serviços de transporte ferroviário de mercadorias estão abertos à concorrência desde 1 de Janeiro de 2007. Os operadores históricos já se reestruturaram ou estão a fazê-lo e surgem igualmente novos operadores. A qualidade dos serviços fornecidos pelos gestores de infra-estrutura aos operadores continua fraca em numerosos Estados-Membros e deve ser melhorada. Ora a procura de transporte ferroviário poderia aumentar sensivelmente nos próximos anos em numerosas regiões da União.

Com efeito, o mercado do transporte ferroviário de mercadorias, metade do qual é constituído por serviços internacionais, não poderá desenvolver-se correctamente se a infra-estrutura ferroviária não prestar um melhor serviço aos operadores de transporte de mercadorias. Para esse fim, é necessário vencer várias dificuldades: a atenção muito maior que é dada aos comboios de passageiros que aos de transporte de mercadorias, quer em termos de escolha de investimentos, quer de gestão das capacidades e do tráfego, que penaliza fortemente o transporte ferroviário de mercadorias na maior parte dos Estados-Membros; a demasiada dispersão na actuação dos gestores nacionais de infra-estrutura; a insuficiente eficácia ou a demasiada limitação das conexões entre a infra-estrutura ferroviária e os outros modos de transporte.

Os gestores de infra-estrutura devem, pois, cooperar mais entre si. O carácter misto do tráfego entre comboios de passageiros e comboios de mercadorias deve ser gerido de outra forma, pelo menos nos eixos de importância para o transporte de mercadorias. Por fim, a colocação à

¹ COM (2006) 314 final de 22.6.2006.

disposição dos operadores de transporte de mercadorias de instalações intermodais em número suficiente e capazes de prestar serviços de qualidade é um factor muito importante para o desenvolvimento do tráfego combinado, segmento estratégico de um mercado moderno de transporte ferroviário de mercadorias.

Sem estarem preenchidas estas condições, o transporte ferroviário de mercadorias não poderá desenvolver-se correctamente e desempenhar plenamente o seu papel na construção da co-modalidade na Europa.

2. MELHORAR A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELA INFRA-ESTRUTURA AOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS NUMA REDE ESPECÍFICA

2.1. As medidas já adoptadas

Nos últimos anos foram adoptadas numerosas iniciativas, tanto a nível nacional como comunitário, para tornar mais eficiente o serviço prestado pelos gestores de infra-estrutura. Há progressos a nível da racionalização dos investimentos, da utilização de novas tecnologias, da adopção de regras de gestão das infra-estruturas cada vez mais sofisticadas.

Sobretudo a nível europeu, os sucessivos pacotes ferroviários colocaram os Estados-Membros na via da modernização dos seus caminhos-de-ferro e da integração dos sistemas nacionais. Com disposições relativas ao acesso e à tarifação da infra-estrutura, à gestão das suas capacidades e do tráfego, à segurança ferroviária e ao desenvolvimento da interoperabilidade, as directivas que compõem o primeiro, segundo e terceiro pacotes ferroviários representam um quadro legislativo e político europeu que incentiva a modernização do sector ferroviário.

Além disso, o programa da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), o desenvolvimento e a implantação do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS) e a especificação técnica de interoperabilidade relativa às aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias (ETI-TAF) contribuem para o desenvolvimento da interoperabilidade e para uma melhor gestão integrada da infra-estrutura ferroviária na Europa. No âmbito da implantação do sistema ERTMS, por exemplo, foram definidos corredores internacionais orientados para o transporte de mercadorias, cuja criação dá origem a uma cooperação activa entre gestores de infra-estrutura. Estes tomaram também a iniciativa de se reunir no âmbito da RailNetEurope, que presta diversos serviços aos operadores de transporte internacional de mercadorias e promove a cooperação entre gestores de infra-estrutura no que respeita à gestão das capacidades.

2.2. Problemas que subsistem

Todas estas iniciativas contribuem para melhorar a gestão das infra-estruturas. Estas devem ser reforçadas e o seu ritmo deve ser acelerado para que se realizem os progressos necessários à integração dos caminhos-de-ferro e ao desenvolvimento do transporte de mercadorias. Trata-se, em primeiro lugar, de melhorar ou reforçar:

- a cooperação entre gestores de infra-estrutura para suprimir os efeitos “fronteiras” para o tráfego de mercadorias e otimizar a nível internacional, nos eixos mais pertinentes numa primeira fase, os seus investimentos e a exploração das suas capacidades;

- o desenvolvimento e a gestão dos terminais intermodais que servem o transporte ferroviário;
- a qualidade e a fiabilidade das capacidades de infra-estrutura afectadas ao transporte de mercadorias.

No âmbito dos corredores ERTMS já criados, a cooperação entre Estados-Membros e gestores de infra-estrutura incide essencialmente nos investimentos e difere sensivelmente em termos de intensidade de uns corredores para outros. Além disso, não houve ainda até à presente fase esforços significativos para estabelecer um melhor equilíbrio entre os diferentes tipos de tráfego na exploração da rede ferroviária, um factor primordial para a melhoria da qualidade dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias na Europa (ver Comunicação COM(2008) 536 sobre a qualidade dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias).

3. NECESSIDADE APARENTE DE NOVAS INICIATIVAS

3.1. Todos os agentes a favor de uma acção comunitária neste *dossier*

Na sua Comunicação de 18 de Outubro de 2007 intitulada “Uma rede ferroviária vocacionada para o transporte de mercadorias”, a Comissão assumiu o compromisso de apresentar em 2008 propostas que visam a criação, de forma coordenada, de corredores ferroviários internacionais com prioridade às mercadorias. Esta opção foi preferida à criação de corredores ferroviários reservados ao transporte de mercadorias, que foi julgada sobredimensionada, demasiado onerosa e apenas exequível a longo prazo. Na sequência deste compromisso, a Comissão efectuou uma vasta consulta a todos os agentes envolvidos.

Numa primeira fase, quinze peritos do sector, juntamente com os serviços da Comissão, identificaram com precisão os problemas do transporte ferroviário de mercadorias no que respeita à infra-estrutura e apontaram pistas de progressos. As conclusões deste grupo, contidas num relatório que inclui recomendações por domínio de intervenção, constituíram a principal base de trabalho da presente proposta.

Numa segunda fase, foi lançada uma consulta pública, que permitiu a numerosos agentes – Estados-Membros, operadores ferroviários, gestores de infra-estrutura, industriais, associações, carregadores – exprimir-se sobre este *dossier* e emitir uma opinião sobre as propostas da Comissão.

A principal conclusão destes dois exercícios é que a criação a curto prazo de corredores ferroviários internacionais para um transporte de mercadorias competitivo contribuiria de forma substancial para melhorar a competitividade dos caminhos-de-ferro.

O Conselho de Ministros de 7 e 8 de Abril de 2008 convidou ainda a Comissão a “determinar as medidas necessárias para alcançar a eficiente exploração dos serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias mediante o reforço da cooperação entre os gestores de infra-estrutura nos domínios das operações e do investimento e a identificação dos corredores transfronteiras, incluindo secções co-modais, ao longo dos quais o fluxo eficiente do tráfego ferroviário internacional de mercadorias deverá ser assegurado, em termos de capacidade e de programação dos investimentos e em termos de fiabilidade e suficiência dos canais ferroviários”. O Parlamento Europeu, que adoptou um relatório nomeadamente sobre esta matéria, o Conselho Económico e Social e o Comité das Regiões manifestaram também o desejo de ver avançar o mais rapidamente possível este *dossier*.

3.2. Um regulamento relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo e outras iniciativas

Tendo em conta todos estes elementos, a Comissão examinou três opções (ausência de novas acções; reforço das acções já existentes e, caso necessário, adopção de novas iniciativas políticas; proposta de novas medidas legislativas) susceptíveis de conduzir à criação de uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo composto por corredores internacionais. Tal exame conduziu à análise dos impactos qualitativos e quantitativos destas opções².

De acordo com essa análise, a terceira opção seria a que permitiria obter os efeitos mais positivos, dando uma série de garantias à Comunidade e aos próprios Estados-Membros sobre o envolvimento colectivo para alcançar os objectivos. A principal incerteza ligada a esta opção é a inerente ao prazo de adopção e à entrada em vigor das novas medidas legislativas.

Estas conclusões, a necessidade de realizar progressos rápidos em matéria de integração das redes nacionais de infra-estrutura ferroviária para que a integração do transporte ferroviário se aproxime da verificada nos outros modos de transporte, a necessidade de, para isso, harmonizar com precisão as regras de gestão da infra-estrutura ao longo de um corredor de transporte de mercadorias, levam a Comissão a propor ao Parlamento e ao Conselho a adopção de um regulamento relativo à criação de uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo.

A proposta de regulamento da Comissão incide, nomeadamente, nos procedimentos relativos à selecção dos corredores e à administração do conjunto por eles formado, bem como nas características que devem ter estes corredores. Inscreve-se na continuidade das iniciativas e disposições já referidas, como o programa RTE-T, os corredores ERTMS e a legislação comunitária em vigor relativa ao transporte ferroviário.

Para satisfazer a necessidade de rápida actuação e a fim de incentivar e orientar as acções em curso que tenham objectivos idênticos aos da presente iniciativa, a Comissão propõe ainda que a sua proposta de regulamento seja acompanhada de outras iniciativas. Incentivará a constituição de associações entre Estados-Membros para a criação de corredores e a planificação comum dos investimentos. Reunirá regularmente todos os gestores da infra-estrutura ferroviária da União a fim de favorecer o intercâmbio de boas práticas e evocar questões de interesse comum.

Além disso, a actual revisão da política de RTE-T oferece a oportunidade de coordenar esta iniciativa com essa política, permitindo prever consideráveis efeitos de sinergia, tanto a nível das medidas a estabelecer em prol de uma maior eficácia na construção e exploração das infra-estruturas de interesse europeu como a nível dos investimentos.

4. PRINCÍPIOS GERAIS DA PROPOSTA DE REGULAMENTO

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio de subsidiariedade. Contém disposições relativas à gestão transnacional de infra-estruturas ferroviárias que não poderiam ser levadas a cabo por cada Estado-Membro actuando isoladamente. Respeita, pois, o princípio de proporcionalidade. Com efeito, fixa os objectivos e procedimentos comuns para os

² Documento de trabalho dos serviços da Comissão

Estados-Membros e os gestores de infra-estrutura ferroviária. Por último, a presente proposta tem por base a legislação ferroviária existente e completa-a. Facilita a sua interpretação e contribui assim para a simplificação legislativa decidida a nível comunitário.

A presente proposta é organizada em cinco capítulos, três dos quais sobre os seguintes temas: concepção e administração da rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo; investimentos na infra-estrutura, terminais e seus equipamentos; e exploração dos corredores de transporte de mercadorias. O capítulo 1 contém as disposições gerais e o capítulo 5 as disposições finais.

Para cada corredor de transporte de mercadorias, propõe-se uma análise regular do mercado e uma consulta regular dos clientes, a definição de um plano de execução que contenha as medidas destinadas a responder às suas necessidades e a assegurar o respeito do disposto na proposta de regulamento. Os gestores de infra-estrutura e de terminais são encarregados da sua realização, com o apoio e o incentivo dos Estados-Membros que participam na criação do corredor em causa.

4.1. Definição e administração da rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo

O capítulo 2 começa por estabelecer as obrigações dos Estados-Membros em matéria de criação de corredores ferroviários internacionais para um transporte de mercadorias competitivo, bem como o procedimento de selecção desses corredores. Estas disposições devem permitir assegurar, por um lado, a qualidade dos corredores propostos e, por outro, a coerência entre esses diferentes corredores. Prevêem também que todos os Estados-Membros cujas características geográficas não sejam incompatíveis com este objectivo participem na criação da rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo.

O método proposto articula-se do seguinte modo: a legislação estabelece uma obrigação geral de os Estados-Membros criarem corredores de transporte de mercadorias no interior da RTE-T; os Estados-Membros definem conjuntamente os corredores que pretendem criar; esta escolha é validada a nível comunitário pelo procedimento de comitologia, após exame da pertinência do corredor proposto e da coerência entre todos os corredores propostos para o transporte de mercadorias.

Este capítulo trata também das características essenciais do órgão de administração de cada corredor de transporte de mercadorias. A Comissão apoiou-se na experiência adquirida, nomeadamente no âmbito dos corredores ERTMS e dos corredores instaurados pela rede RailNetEurope, nos dados evocados pelo grupo de peritos e nos resultados da consulta pública para definir essas características essenciais. Verificou-se, em geral, que a criação de uma estrutura internacional capaz de incentivar a coordenação entre Estados-Membros e gestores de infra-estrutura ao longo de um corredor é um elemento indispensável para o êxito deste exercício.

4.2. Os investimentos

O capítulo 3 especifica as obrigações a respeitar a nível de cada corredor de transporte de mercadorias em termos de coordenação e programação dos investimentos bem como em termos de desenvolvimento da interoperabilidade das diferentes redes cobertas e de melhoria da capacidade dos comboios. O desenvolvimento da interoperabilidade permitirá ganhos importantes em tempo de percurso, capacidade e produtividade do transporte ferroviário de

mercadorias. O aumento da capacidade dos comboios, nomeadamente alongando o comprimento máximo dos que podem circular em todo o corredor, permitirá também melhorar eficazmente a produtividade do transporte ferroviário de mercadorias.

Neste capítulo, a Comissão propõe igualmente a definição de uma rede de terminais estratégicos a nível de cada corredor. A boa conexão de cada corredor de transporte de mercadorias ao resto da rede e aos outros modos de transporte, nos portos marítimos ou em terra, é efectivamente um elemento fundamental para o êxito desta iniciativa. Cada corredor deve, por conseguinte, ser dotado de uma estratégia eficaz em termos de desenvolvimento dos terminais, nomeadamente intermodais, e de adequação das suas capacidades às necessidades do transporte de mercadorias nesse corredor.

4.3. Exploração de um corredor de transporte de mercadorias

O capítulo 4 trata de sete pontos essenciais: o desenvolvimento de processos interoperáveis; a melhoria da coordenação em matéria de exploração do tráfego, por um lado, entre gestores de infra-estrutura e, por outro, entre gestores de infra-estrutura e gestores de terminais; a melhoria do acesso às infra-estruturas de investigação; um tratamento favorável dos comboios de transporte de mercadorias a nível da afectação de traçados e da gestão do tráfego; o acompanhamento da qualidade do serviço num corredor de transporte de mercadorias; a cooperação entre organismos de controlo.

A melhoria da coordenação em matéria de exploração do corredor de transporte de mercadorias permitiria aumentar, a um custo reduzido, o desempenho do transporte internacional de mercadorias nesse corredor. Para tal, é necessário, por exemplo, colocar à disposição dos candidatos a traçados um serviço de balcão único para os pedidos de traçado que digam respeito a várias redes. A análise de impacto revelou também que uma boa coordenação entre a exploração dos terminais e da infra-estrutura principal permitiria melhorar consideravelmente o desempenho do transporte ferroviário de mercadorias. Favoreceria, nomeadamente, a redução dos tempos de espera dos comboios para o acesso aos terminais ou à infra-estrutura principal a partir dos terminais.

A qualidade das informações sobre as condições e formas de acesso a todos os serviços necessários para a boa circulação de um comboio de mercadorias permitirá também um acesso não discriminatório ao conjunto dos serviços prestados pelas infra-estruturas do corredor de transporte de mercadorias.

No que respeita ao equilíbrio entre comboios de transporte de mercadorias e comboios de passageiros, o objectivo é garantir aos comboios de mercadorias traçados de boa qualidade, fiáveis e, para os traçados internacionais, compostos por traçados nacionais coerentes entre si. Um melhor tratamento dos comboios de mercadorias a nível da exploração do tráfego é igualmente objecto deste capítulo. O desafio consiste em dar garantias ao transporte ferroviário de mercadorias quanto à fiabilidade e qualidade do serviço prestado pelos gestores de infra-estrutura. Essas garantias, que o transporte ferroviário de mercadorias em geral não tem, deveriam ter um impacto moderado no desempenho do tráfego de passageiros. Além disso, não devem constituir uma limitação demasiada, susceptível de afectar uma gestão optimizada da infra-estrutura.

O conjunto das medidas aqui descritas deve ter efeitos positivos no desempenho do transporte ferroviário de mercadorias, devendo esses efeitos ser medidos e regularmente analisados. Por

esse motivo, o capítulo 4 estabelece a obrigação de, para cada corredor, se definirem indicadores de desempenho, actualizados regularmente.

Proposta de

REGULAMENTO 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 Comissão³,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁵,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado⁶,

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.
- (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 e à certificação da segurança⁷, 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

³ JO C [...] de [...], p. [...].

⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

⁵ JO C [...] de [...], p. [...].

⁶ Parecer do Parlamento Europeu de ... e Posição Comum do Conselho de

⁷ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29

efectivamente aos compromissos contratuais assumidos com os operadores ferroviários.

- (4) O Conselho de Ministros, reunido em 7 e 8 de 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.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) A criação da rede ferroviária para um transporte de mercadorias competitivo deveria ser feita em coerência com a Rede Transeuropeia de Transportes (“RTE-T”). Com este objectivo, é necessário o desenvolvimento coordenado das duas redes e, em especial, a integração dos corredores internacionais para o transporte ferroviário de mercadorias na RTE-T existente. Além disso, convém estabelecer a nível comunitário regras uniformes relativas a estes corredores. Se necessário, a criação dos corredores de transporte de mercadorias poderia receber apoio financeiro no âmbito do programa RTE-T⁸.
- (8) Para cada corredor de transporte de mercadorias, convém assegurar uma boa coordenação entre Estados-Membros e gestores da infra-estrutura em causa, dar suficiente prioridade ao tráfego ferroviário de mercadorias, estabelecer ligações eficazes e suficientes com os outros modos de transporte e criar condições propícias ao desenvolvimento da concorrência entre fornecedores de serviços ferroviários de mercadorias.
- (9) A criação de um corredor de transporte de mercadorias deveria ser examinada e aprovada a nível comunitário obedecendo a critérios e procedimentos transparentes, claramente definidos, deixando aos Estados-Membros e aos gestores de infra-estrutura uma margem de decisão e de gestão suficiente para a adopção de medidas adaptadas às suas necessidades específicas.
- (10) A fim de incentivar a coordenação entre os Estados-Membros e os gestores de infra-estrutura, cada corredor de transporte de mercadorias deveria ser apoiado por um órgão de administração, composto pelos vários gestores de infra-estrutura ligados ao corredor.

⁸ JO L 228 de 23.9.1995, p. 1, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1655/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 197 de 29.7.1999, p. 1) e Regulamento (CE) n.º 807/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 143 de 30.4.2004, p.46)

- (11) 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 de todos os utilizadores do referido corredor, estes últimos devem ser consultados regularmente, de acordo com procedimentos claramente definidos.
- (12) 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 e os gestores da infra-estrutura em causa 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 dos candidatos que possam exercer actividades no corredor. Deveriam incluir projectos de intervenção relativos ao desenvolvimento de sistemas interoperáveis e ao aumento da capacidade dos comboios.
- (13) 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.
- (14) 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.
- (15) 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 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.
- (16) 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.
- (17) 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 não sejam indevidamente restringidos pelos 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.

- (18) Os comboios que asseguram o transporte de mercadorias muito sensíveis à duração do transporte e à pontualidade deveriam poder beneficiar de prioridade suficiente em caso de perturbação do tráfego.
- (19) Para assegurar o desenvolvimento da concorrência entre fornecedores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias no corredor de transporte de mercadorias, parece ser desejável autorizar outros candidatos para além das empresas ferroviárias ou respectivos agrupamentos a pedir capacidades de infra-estrutura.
- (20) 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 repartidos por 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.
- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) Com o objectivo de melhorar a difusão de boas práticas e assegurar um acompanhamento eficaz da gestão da rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, é desejável reforçar a cooperação entre todos os gestores de infra-estrutura da Comunidade com o apoio da Comissão.
- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) 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 Comissão.

- (27) 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,

ADOPTARAM 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 composta por corredores ferroviários internacionais para um transporte de mercadorias competitivo (a seguir designados "corredores de transporte de mercadorias"). Estabelece as regras de selecção e organização dos corredores de transporte de mercadorias, bem como princípios harmonizados 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;
 - 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/CEE⁹, 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

⁹ JO L 237, de 24.8.1991, p. 25

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 um 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;
 - b) "Plano de execução", o documento que apresenta a estratégia, as acções 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 seja necessário efectuar para a circulação dos comboios ao longo do corredor de transporte de mercadorias, que implique reservas de capacidades da infra-estrutura em conformidade com o 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 um papel importante no transporte ferroviário de mercadorias ao longo deste corredor;
 - f) "Balcão único", a instância comum instituída pelos gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias, que dá aos candidatos a possibilidade de, num único lugar e mediante uma única operação, solicitar um traçado para um percurso que acesse 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 destina-se a permitir a exploração de serviços ferroviários internacionais e nacionais de transporte de mercadorias no território de, pelo menos, dois Estados-Membros. As suas características são as seguintes:
 - a) Faz parte da RTE-T;
 - b) Permite um desenvolvimento significativo do tráfego de transporte ferroviário 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 afete significativamente os tráfegos de mercadorias e de passageiros. Inclui a análise dos efeitos principais em termos de custos externos;
 - d) É apoiado por um plano de execução.
2. A criação ou a modificação de um corredor de transporte de mercadorias é proposta pelos Estados-Membros implicados. Para o efeito, estes comunicam à Comissão uma proposta elaborada com os gestores da infra-estrutura em causa, tendo em conta os critérios que figuram no anexo.
3. Os corredores de transporte de mercadorias são criados de acordo com as modalidades seguintes:
 - a) O mais tardar um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, o território de cada Estado-Membro que partilhe pelo menos duas fronteiras terrestres com outros Estados-Membros deve ser objecto de pelo menos uma proposta de corredor de transporte de mercadorias;
 - b) O mais tardar três anos após a entrada em vigor do presente regulamento, o território de cada Estado-Membro deve compreender pelo menos:
 - i) um corredor de transporte de mercadorias,
 - ii) dois corredores de transporte de mercadorias se o desempenho anual do transporte ferroviário de mercadorias no Estado-Membro em causa for superior ou igual a 30 mil milhões de toneladas.kilómetros,
 - iii) três corredores de transporte de mercadorias se o desempenho anual do transporte ferroviário de mercadorias no Estado-Membro em causa for superior ou igual a 70 mil milhões de toneladas.kilómetros.
4. A Comissão examina as propostas de criação de corredores de transporte de mercadorias referidos no n.º 2 e, em conformidade com o procedimento de regulamentação referido no n.º 3 do artigo 18.º, adopta uma decisão relativa a um primeiro conjunto de corredores de transporte de mercadorias, o mais tardar um ano após a entrada em vigor do presente regulamento. No âmbito deste exame, os critérios que figuram no anexo devem ser tomados em consideração.

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.
6. O conjunto dos corredores de transporte de mercadorias referidos no n.º 4 é progressivamente modificado e completado com base nas propostas de criação ou modificação de um corredor de transporte de mercadorias, e após decisão da Comissão adoptada em conformidade com o procedimento de regulamentação referido no n.º 3 do artigo 18.º. As propostas dos Estados-Membros são examinadas tomando em consideração os critérios que figuram no anexo.
7. 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.
8. As medidas destinadas a adaptar o anexo, que são medidas de alcance geral e têm por objecto modificar os elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 4 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, tal como definidos no artigo 2.º da Directiva 2001/14/CE, criam um órgão de administração responsável pela definição e orientação da realização e actualização do plano de execução do corredor de transporte de mercadorias. O órgão de administração transmite regularmente relatórios sobre a sua actividade aos Estados-Membros em causa e, se for caso disso, aos coordenadores europeus dos projectos prioritários da RTE-T referidos no artigo 17.º-A da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ implicados no corredor de transporte de mercadorias.
3. 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 2137/85¹¹ e goza do estatuto deste agrupamento.

¹⁰ JO L 228 de 9.9.1996.

¹¹ JO L 199 de 31.7.1985, p. 1

4. Os membros do órgão de administração designam o seu director, cujo mandato tem uma duração mínima de 3 anos.
5. É constituído um grupo de trabalho composto pelos gestores e proprietários dos terminais estratégicos do corredor de transporte de mercadorias 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 pelo órgão de administração, compreende:
 - a) Uma descrição das características do corredor de transporte de mercadorias, bem como o programa de execução das medidas necessárias para a criação do corredor de transporte de mercadorias;
 - b) Os elementos essenciais do estudo de mercado referido no n.º 3;
 - c) Os objectivos do órgão de administração em termos de desempenho do corredor de transporte de mercadorias, expresso em qualidade de serviço e capacidade do corredor de transporte de mercadorias, em conformidade com as disposições referidas no artigo 16.º;
 - d) O programa de criação e melhoria dos desempenhos do corredor de transporte de mercadorias referido no n.º 3 do presente artigo.
2. O plano de execução é regularmente ajustado, tendo em conta a evolução da realização das medidas que contém, o mercado do transporte ferroviário de mercadorias no corredor em causa e os desempenhos medidos em conformidade com as disposições referidas no n.º 2 do artigo 16.º.
3. É realizado um estudo de mercado. 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. 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. O estudo é actualizado pelo menos uma vez por ano. Os resultados do estudo são utilizados para ajustar o plano de execução do corredor de transporte de mercadorias.
4. 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.

Artigo 6.º

Consulta dos candidatos

1. Tendo em vista uma participação adequada dos candidatos, tal como definidos no artigo 2.º da Directiva 2001/14/CE, 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 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 à Comissão, que consulta sobre este assunto o comité referido no n.º 1 do artigo 18.º, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 18.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, ou seja, num horizonte de, pelo menos, 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.

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 em conformidade com a Directiva 2008/57/CE¹². 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 sistema europeu de sinalização ferroviária (ERTMS).
3. Os planos de investimento fazem menção à eventual contribuição comunitária prevista a título do programa RTE-T e justificam a sua coerência estratégica com o mesmo.

¹² JO L 191 de 18.7.2008, p. 1

4. Os planos de investimento referidos no n.º 1 compreendem igualmente uma estratégia relativa ao aumento da capacidade dos comboios de transporte de mercadorias que podem circular no corredor de transporte de mercadorias. Pode ter como base o aumento do comprimento, do gabarito ou da 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 documento referido no artigo 15.º e regularmente actualizados. Fazem parte do plano de execução do corredor de transporte de mercadorias.

Artigo 8.º

Trabalhos pesados de manutenção

Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias coordenam pelo menos uma vez por ano a sua planificação dos trabalhos pesados de manutenção da infra-estrutura e respectivos equipamentos.

Artigo 9.º

Terminais estratégicos

1. De acordo com o grupo de trabalho referido no n.º 5 do artigo 4.º, o órgão de administração adopta uma estratégia 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.
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 balcão único para o pedido de traçados para um comboio de mercadorias que atravesse pelo menos uma fronteira ao longo do corredor de transporte de mercadorias.
2. Qualquer pedido relativo a um traçado para um comboio de mercadorias que atravesse pelo menos uma fronteira ou que circule em várias redes ao longo do corredor de transporte de mercadorias deve ser efectuado junto do balcão único referido no n.º 1.

3. As entidades reguladoras em causa, referidas no artigo 17.º do presente regulamento, velam por que as actividades do balcão único sejam exercidas em condições transparentes e não discriminatórias.

Artigo 11.º

Transporte de mercadorias prioritário

1. O órgão de administração define as classes de tipo de tráfego de mercadorias, válidas para o conjunto do corredor de transporte de mercadorias. Pelo menos uma destas classes (a seguir designada "transporte de mercadorias prioritário"), compreende as mercadorias cujo transporte seja muito sensível à duração e que devem, por conseguinte, beneficiar de um tempo de transporte adequado e da garantia de pontualidade.
2. Os critérios de definição das classes de tipo de tráfego de mercadorias são adoptados, se for caso disso, em conformidade com o procedimento de regulamentação referido no n.º 3 do artigo 18.º.

Artigo 12.º

Traçados atribuídos aos comboios de mercadorias

1. Em derrogação ao n.º 2 artigo 20.º da Directiva 2001/14/CE, os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias reservam a capacidade necessária ao tráfego de transporte de mercadorias prioritário 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 1 do artigo 5.º.
2. Os gestores da infra-estrutura mantêm uma reserva de capacidade 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. Esta capacidade deve ser suficiente para dar resposta aos pedidos de traçado garantindo um nível adequado de qualidade do traçado atribuído, em termos de tempo de percurso no traçado e de horário adaptado ao tráfego de transporte de mercadorias.
4. Os traçados atribuídos a operações de transporte de mercadorias podem ser de qualidade diferente em termos de tempo de percurso. A taxa de utilização da infra-estrutura relativa a estes traçados pode variar em função do nível de qualidade proposto, em conformidade com os artigos 7.º e 8.º da Directiva 2001/14/CE.
5. Excepto em casos de força maior, um traçado atribuído a uma operação de transporte de mercadorias prioritário não pode ser anulado menos de 3 meses antes do seu horário de serviço se o candidato em causa não der o seu acordo em relação a esta anulação.
6. Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias e o grupo de trabalho referido no n.º 5 do artigo 4.º instauram processos para assegurar uma

coordenação óptima da atribuição das capacidades da infra-estrutura ferroviária e da atribuição das capacidades dos terminais estratégicos referidos no artigo 9.º.

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 uma ou mais secções do corredor de transporte de mercadorias.

Artigo 14.º

Gestão do tráfego

1. Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias estabelecem e publicam as regras de prioridade entre os diferentes tipos de tráfego em caso de perturbação da circulação no 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, que o traçado atribuído a um comboio de transporte de mercadorias prioritário que respeite as disposições iniciais do seu traçado não possa ser reatribuído a outro comboio nem modificado, excepto se o detentor inicial do traçado concordar com a sua reatribuição a outro comboio ou com a sua modificação.
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 5 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 documento 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 referido corredor, como definidos no artigo 11.º da Directiva 2001/14/CE.
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 define indicadores de desempenho do corredor de transporte de mercadorias e publica-os pelo menos uma vez por ano.

As regras de execução relativas a estes indicadores são adoptadas, se for caso disso, em conformidade com o procedimento de regulamentação referido no n.º 3 do artigo 18.º.

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.
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 tomar medidas em relação às partes interessadas.

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 se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º. O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.
4. 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

Cooperação

Os gestores de infra-estrutura cooperam para a aplicação do presente regulamento. Trocam informações sobre as suas boas práticas com o objectivo de as coordenar no conjunto da Comunidade. A Comissão apoia-os nessa tarefa. Para o efeito, instaura um grupo de trabalho dos gestores de infra-estrutura, ao qual preside.

Artigo 20.º

Derrogação

Caso necessário, um Estado-Membro pode derrogar às disposições do presente regulamento. Para o efeito, notifica um pedido motivado 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 21.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 *dossier* que apresente os resultados da sua cooperação, tal como referida no n.º 1 do artigo 4.º. A Comissão analisa o *dossier* e informa o comité referido no artigo 18.º sobre o mesmo.

Artigo 22.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 cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento e, em seguida, de três em três anos.

Artigo 23.º

Revisão

Se, em caso de revisão das orientações para a RTE-T, em conformidade 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.

Artigo 24.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 Bruxelas, 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) O corredor faz parte da RTE-T;
- (c) 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-T¹³, esta é integrada no corredor de transporte de mercadorias, excepto se for reservada ao serviço de transporte de passageiros;
- (d) 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;
- (e) A viabilidade económica e os benefícios socioeconómicos do corredor de transporte de mercadorias;
- (f) 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;
- (g) A coerência com as redes ferroviárias europeias existentes, tais como os corredores ERTMS e os corredores definidos pela RailNetEurope;
- (h) 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;
- (i) A abordagem proposta para aplicar as disposições referidas nos artigos 4.º a 16.º.

¹³ Referidos no anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE.

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA

Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo.

2. CONTEXTO GPA/OPA (GESTÃO POR ACTIVIDADES/ORÇAMENTO POR ACTIVIDADES)

Domínio(s) de intervenção e actividade(s) associada(s):

Título 06: Energia e transportes

Actividade: «Transportes terrestres, aéreos e marítimos» (Capítulo 06 02)

Objectivo: «Garantir a aplicação do mercado interno aos serviços de transporte»

3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1. Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações:

Nada

3.2. Duração da acção e da incidência financeira:

As disposições da proposta não têm, em princípio, um limite de duração. A sua execução pode ser repartida por dois períodos: de 2010 (entrada em vigor do regulamento) até 2013 (data-limite de validação das propostas de criação de corredores de transporte de mercadorias dos Estados-Membros); após 2013. A presente ficha incide no período 2009-2013 e 2014-2015, anos em relação aos quais as incidências financeiras poderão repetir-se nos anos seguintes.

3.3. Características orçamentais

| Rubrica orçamental | Tipo de despesas | | Contribuição EFTA | Contribuições de países candidatos | Participação de países candidatos | Rubrica das PF |
|--------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------------------------|-----------------------------------|----------------|
| | DNO | DND ¹⁴ | NÃO | NÃO | NÃO | NÃO |
| | DNO | DD | NÃO | NÃO | NÃO | NÃO |

¹⁴ Dotações não diferenciadas.

4. RESUMO DOS RECURSOS

4.1. Recursos financeiros

4.1.1. Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

Milhões de euros (3 casas decimais)

| Tipo de despesas | Secção n.º | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Total |
|------------------|------------|--|------|------|------|------|------|------|-------|
|------------------|------------|--|------|------|------|------|------|------|-------|

Despesas operacionais¹⁵

| | | | | | | | | | |
|------------------------------|------|---|--|--|--|--|--|--|--|
| Dotações de autorização (DA) | 8.1. | a | | | | | | | |
| Dotações de pagamento (DP) | | b | | | | | | | |

Despesas administrativas incluídas no montante de referência¹⁶

| | | | | | | | | | |
|--|--------|---|--|--|--|--|--|--|--|
| Assistência técnica e administrativa (DND) | 8.2.4. | c | | | | | | | |
|--|--------|---|--|--|--|--|--|--|--|

MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA

| | | | | | | | | | |
|-------------------------|--|-----|--|--|--|--|--|--|--|
| Dotações de autorização | | a+c | | | | | | | |
| Dotações de pagamento | | b+c | | | | | | | |

Despesas administrativas não incluídas no montante de referência¹⁷

| | | | | | | | | | |
|--|--------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Recursos humanos e despesas conexas (DND) | 8.2.5. | d | 0,183 | 0,183 | 0,183 | 0,183 | 0,122 | 0,122 | 0,976 |
| Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND) | 8.2.6. | e | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,06 | 0,06 | 0,44 |

Total indicativo do custo da acção

| | | | | | | | | | |
|---|--|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos | | a+c +d+ e | 0,263 | 0,263 | 0,263 | 0,263 | 0,182 | 0,182 | 1,416 |
| TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos | | b+c +d+ e | 0,263 | 0,263 | 0,263 | 0,263 | 0,182 | 0,182 | 1,416 |

¹⁵ Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

¹⁶ Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

¹⁷ Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com a excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

Informações relativas ao co-financiamento

Se a proposta envolver o co-financiamento dos Estados-Membros ou de outros organismos (especificar quais), o quadro seguinte deve conter uma estimativa do nível do referido co-financiamento (podem ser acrescentadas linhas adicionais se estiver prevista a participação de diferentes organismos no co-financiamento):

Milhões de euros (3 casas decimais)

| Organismos co-financiadores | | Ano n | n+1 | n+2 | n+3 | n+4 | n + 5 e seguintes | Total |
|--|-------------------|-------|-----|-----|-----|-----|-------------------|-------|
| | f | | | | | | | |
| TOTAL das DA, incluindo o co-financiamento | a+c +d+ e+f | | | | | | | |

4.1.2. Compatibilidade com a programação financeira

- A proposta é compatível com a programação financeira existente.
- A proposta implicará a reprogramação da rubrica correspondente das perspectivas financeiras.
- A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional¹⁸ (i.e., instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

4.1.3. Incidência financeira nas receitas

- A proposta não tem incidência financeira nas receitas
- A proposta tem incidência financeira – o efeito a nível das receitas é o seguinte:

Milhões de euros (1 casa decimal)

| | | Antes da acção [Ano n-1] | Situação após a acção | | | | | |
|--------------------|--|--------------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|
| Rubrica orçamental | Receitas | | [Ano n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] ¹⁹ |
| | a) <i>Receitas em termos absolutos</i> | | | | | | | |
| | b) <i>Varição das receitas</i> | Δ | | | | | | |

¹⁸ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

¹⁹ Caso necessário, devem ser acrescentadas colunas adicionais, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos

4.2. Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.

| Necessidades anuais | Ano 2010 | n+1 | n+2 | n+3 | n+4 | n + 5 e seguintes |
|--|-----------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|
| Recursos humanos – número total de efectivos | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 2 |

5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo

Avaliação das propostas de criação de corredores de transporte de mercadorias e verificação da execução das disposições da proposta.

5.2. Valor acrescentado resultante da participação comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

O desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias supõe que sejam colocadas à disposição dos operadores infra-estruturas de boa qualidade e fiáveis, geridas de acordo com métodos internacionais, se necessário. A fim de responder a este desafio, é necessária a acção comunitária para melhorar e enquadrar a cooperação entre gestores nacionais de infra-estruturas e, de forma mais geral, a gestão das infra-estruturas.

A execução da proposta deve, além disso, contribuir para uma utilização óptima da rede transeuropeia de transportes e para uma melhor eficácia do programa da RTE-T.

5.3. Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da GPA

Garantir a realização do mercado interno dos serviços de transporte.

A proposta solicita que os Estados-Membros criem corredores ferroviários internacionais para um transporte de mercadorias competitivo. O funcionamento destes corredores apoia-se em quatro princípios, nomeadamente o reforço da coordenação da exploração das infra-estruturas e da coordenação dos investimentos, o desenvolvimento das conexões intermodais, a transparência da informação sobre as condições de acesso às infra-estruturas, o tratamento mais favorável do transporte de mercadorias nestes eixos.

O comité instituído pela proposta de regulamento intervirá na selecção dos corredores e, se for caso disso, no procedimento de regulamentação.

5.4. Modalidades de execução (indicativo)

Gestão centralizada

- directamente pela Comissão
- Indirectamente por delegação a:
 - agências de execução
 - organismos criados pelas Comunidades a que se refere o artigo 185.º do Regulamento Financeiro
 - organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público
- Gestão partilhada ou descentralizada***
 - com Estados-Membros
 - com países terceiros
- Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)***

Observações:

6. CONTROLO E AVALIAÇÃO

6.1. Sistema de controlo

O controlo da execução das disposições será efectuado pelos serviços da DG TREN, bem como pelo comité designado na proposta.

6.2. Avaliação

6.2.1. Avaliação ex ante

As propostas legislativas foram elaboradas com base no relatório do grupo de peritos que a Comissão reuniu e consultou no primeiro semestre de 2008 (o relatório será publicado ao mesmo tempo que a proposta).

Além disso, foi realizado e validado um estudo de impacto das disposições propostas no terceiro trimestre de 2008.

6.2.2. Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/ex-post (lições tiradas de experiências anteriores semelhantes)

A proposta apoia-se igualmente na experiência dos corredores prioritários para a implantação do sistema ERTMS, os "corredores ERTMS" (ver estudo de impacto da proposta).

6.2.3. Condições e frequência das avaliações futuras

A proposta prevê a realização de uma avaliação da sua execução de dois em dois anos.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Não se aplica.

8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

8.1. Objectivos da proposta em termos de custos

Não se aplica.

8.2. Despesas administrativas

8.2.1. Recursos humanos - número e tipo de efectivos

| Tipos de lugares | | Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais (número de lugares/ETI) | | | | | |
|--|------------|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | Ano 2010 | Ano n+1 | Ano n+2 | Ano n+3 | Ano n+4 | Ano n+5 |
| Funcionários ou agentes temporários ²⁰ (XX 01 01) | A*/AD | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | B*, C*/AST | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | | |
| Pessoal financiado ²¹ pelo art. XX 01 02 | | | | | | | |
| Outro pessoal financiado ²² pelo art. XX 01 04/05 | | | | | | | |
| TOTAL | | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1 | 1 |

8.2.2. Descrição das funções decorrentes da acção

A Comissão será responsável por três tarefas principais:

- avaliar as propostas de criação de corredores de transporte de mercadorias formuladas pelos Estados-Membros;
- supervisionar a execução das disposições da proposta;
- estabelecer relatórios sobre esta execução.

8.2.3. Origem dos recursos humanos (estatutários)

X Lugares actualmente afectados à gestão do programa a substituir ou a prolongar

²⁰ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

²¹ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

²² Cujo custo está incluído no montante de referência.

- Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO
- Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafecção interna)
- Lugares necessários para o ano n embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

8.2.4. *Outras despesas administrativas incluídas no montante de referência (XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)*

Milhões de euros (3 casas decimais)

| Rubrica orçamental (número e designação) | Ano n | Ano n+1 | Ano n+2 | Ano n+3 | Ano n+4 | Ano n+5 e seguintes | TOTAL |
|---|-------|---------|---------|---------|---------|---------------------|-------|
| 1 Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos) | | | | | | | |
| Agências de execução | | | | | | | |
| Outras formas de assistência técnica e administrativa | | | | | | | |
| - <i>intra muros</i> | | | | | | | |
| - <i>extra muros</i> | | | | | | | |
| Total da assistência técnica e administrativa | | | | | | | |

8.2.5. *Custo dos recursos humanos e custos conexos não incluídos no montante de referência*

Milhões de euros (3 casas decimais)

| Tipo de recursos humanos | Ano 2010 | Ano n+1 | Ano n+2 | Ano n+3 | Ano n+4 | Ano n+5 e seguintes |
|--|----------|---------|---------|---------|---------|---------------------|
| Funcionários e agentes temporários (06 01 01) | 0,183 | 0,183 | 0,183 | 0,183 | 0,122 | 0,122 |
| Pessoal financiado pelo art. XX 01 02 (auxiliares, PND, agentes contratados, etc.) (indicar a rubrica orçamental) | | | | | | |
| Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de | 0,183 | 0,183 | 0,183 | 0,183 | 0,122 | 0,122 |

| | | | | | | |
|-------------|--|--|--|--|--|--|
| referência) | | | | | | |
|-------------|--|--|--|--|--|--|

Cálculo– *Funcionários e agentes temporários*

As necessidades em recursos humanos e financeiros serão cobertas pela dotação que pode ser concedida à DG TREN no quadro do exercício orçamental anual, em função das limitações orçamentais.

Cálculo– *Pessoal financiado ao abrigo do art. XX 01 02*

8.2.6. *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*

Milhões de euros (3 casas decimais)

| | Ano 2010 | Ano n+1 | Ano n+2 | Ano n+3 | Ano n+4 | Ano n+5 e seguintes | TOTAL |
|---|----------|---------|---------|---------|---------|---------------------|-------|
| XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço | | | | | | | |
| XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências | | | | | | | |
| XX 01 02 11 03 – Comitês | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,06 | 0,06 | 0,42 |
| XX 01 02 11 04 - Estudos e consultas | | | | | | | |
| XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação | | | | | | | |
| 2 Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11) | | | | | | | |
| 3 Outras despesas de natureza administrativa (especificar, indicando a rubrica orçamental) | | | | | | | |
| Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos, (NÃO incluídas no montante de referência) | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,06 | 0,06 | 0,42 |

Cálculo – *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*