COMISSÃO
EUROPEIA

Estrasburgo, 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

O caminho de ferro é um modo de transporte benigno para o ambiente. Em 2020, o transporte ferroviário representava 5,1 % do transporte de passageiros e 11,5 % do transporte de mercadorias entre os países da UE, mas apenas 0,4 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes na UE. A razão prende-se com o facto de o transporte ferroviário ser extremamente eficiente em termos energéticos, representando apenas 1,9 % do consumo de energia dos transportes, e de a maior parte do tráfego ferroviário circular em linhas eletrificadas. O transporte ferroviário é tão respeitador do ambiente e tem tantos outros benefícios, como o seu elevado nível de segurança, que a política da UE tem vindo a promovê-lo de forma coerente.

A presente proposta constitui uma ação-chave do Pacto Ecológico Europeu e da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente. O seu principal objetivo é estabelecer um quadro que permita uma gestão mais eficiente da capacidade da infraestrutura e do tráfego ferroviários, melhorando assim a qualidade dos serviços e acolhendo mais tráfego na rede ferroviária. A consecução deste objetivo é crucial para assegurar que o setor dos transportes contribua para a descarbonização.

A fim de garantir o elevado nível de coordenação necessário para uma exploração segura e uma utilização eficiente da rede, o tráfego e a capacidade ferroviários devem ser geridos de forma eficaz pelos gestores de infraestrutura, o que ocorre maioritariamente a nível das redes nacionais. Ao mesmo tempo, os serviços ferroviários transfronteiriços exigem uma melhor coordenação entre as redes do que a existente atualmente na maioria dos casos. Para o efeito, a proposta estabelece mecanismos de coordenação entre os gestores de infraestrutura nacionais e outros intervenientes na exploração de serviços ferroviários transfronteiriços. A proposta permitirá uma repartição mais eficaz da capacidade da infraestrutura ferroviária, introduzindo flexibilidade no processo e conferindo aos gestores de infraestrutura um papel mais importante na determinação das necessidades de transporte. Os gestores de infraestrutura poderão, por exemplo, reservar alguma capacidade para uma repartição posterior, beneficiando, assim, os serviços de transporte ferroviário de mercadorias, que nem sempre podem ser programados com antecedência suficiente para se adaptarem aos horários anuais previstos. A proposta introduz incentivos para que os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias honrem os compromissos relacionados com a capacidade e evitem alterações de última hora, que teriam repercussões negativas para outros utilizadores da rede. A digitalização dos processos relacionados com a capacidade contribuirá para tornar os serviços mais eficientes e melhorar a sua qualidade. Proporcionará igualmente aos gestores de infraestrutura os instrumentos necessários para fazer face a imprevistos. A proposta visa assegurar que o processo de digitalização em todos os Estados-Membros seja coerente e resulte numa melhor coordenação dos serviços ferroviários na UE.

• Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial

A proposta altera as regras relativas à gestão da capacidade da infraestrutura e do tráfego ferroviários, ao acompanhamento do desempenho do transporte ferroviário, à coordenação das partes interessadas e à atribuição de capacidade ao tráfego ferroviário no âmbito de uma cadeia de transporte intermodal. Por conseguinte, centra-se no mercado ferroviário e na exploração ferroviária, regulados pela Diretiva 2012/34/UE. A proposta aborda um aspeto

fundamental da exploração ferroviária: o planeamento e a repartição da capacidade da infraestrutura, atualmente abrangidos por dois textos jurídicos, a Diretiva 2012/34/UE e o Regulamento (UE) n.º 913/2010. Prevê igualmente uma maior coordenação dos serviços ferroviários em toda a UE e uma supervisão regulamentar adequada. Está em consonância com princípios importantes estabelecidos na Diretiva 2012/34/UE, tais como a independência dos gestores da infraestrutura ferroviária, a separação entre a gestão da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte ferroviário, a facilitação do acesso não discriminatório à infraestrutura ferroviária e às instalações de serviço ferroviário, a tarifação da utilização da infraestrutura ferroviária e o acompanhamento do mercado ferroviário. A proposta revoga e substitui o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e transfere as disposições pertinentes em matéria de gestão da capacidade da Diretiva 2012/34/UE para o novo regulamento.

Os aspetos do planeamento das infraestruturas de transporte abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 913/2010 foram incorporados na proposta da Comissão de revisão do Regulamento RTE-T, publicada em 2021.

A proposta complementa diversos aspetos da política ferroviária e da política de transportes da UE. Estas incluem a política do mercado ferroviário estabelecida na Diretiva 2012/34/UE e nas orientações comunitárias sobre os auxílios estatais às empresas ferroviárias, a política de infraestruturas de transportes com base no Regulamento RTE-T, a interoperabilidade ferroviária estabelecida na Diretiva Interoperabilidade e as especificações técnicas de interoperabilidade pertinentes para o transporte ferroviário, bem como a política de transportes intermodais implementada através da Diretiva Transporte Combinado e de outros instrumentos.

- Coerência com outras políticas da União

A Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu confirmou o objetivo da UE de alcançar a neutralidade climática até 2050 e a necessidade de reduzir as emissões provenientes dos transportes em 90 % até 2050. Instou à tomada de medidas mais rigorosas para incentivar a utilização do transporte multimodal e a que uma parte substancial dos 75 % de transportes rodoviários internos de mercadorias realizados hoje passasse a ser assegurada por caminho de ferro e vias navegáveis interiores, reconhecendo que tal «... exigirá medidas destinadas a melhorar a gestão e a aumentar a capacidade das vias férreas...». Os marcos da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente incluíram um aumento de 50 % até 2030 e um aumento de 100 % até 2050 do tráfego ferroviário de mercadorias, bem como a duplicação até 2030 e a triplicação até 2050 do tráfego de passageiros de alta velocidade. A estratégia referiu a necessidade de reforçar a coordenação e a cooperação transfronteiriças entre os gestores de infraestrutura, por forma a gerir melhor a rede ferroviária globalmente e a utilizar novas tecnologias para impulsionar o transporte ferroviário de mercadorias. Na estratégia, a Comissão anunciou que iria propor regras revistas em matéria de repartição de capacidade ferroviária, em consonância com as iniciativas em curso no setor ferroviário. No plano de ação destinado a impulsionar o transporte ferroviário de passageiros transfronteiriço e de longo curso, a Comissão expôs mais pormenorizadamente as suas intenções, anunciando que iria trabalhar numa iniciativa destinada a melhorar a atribuição de capacidade e os processos de gestão do tráfego, a fim de melhorar a coordenação da atribuição de capacidade no sistema ferroviário global, abrangendo os serviços de passageiros e de mercadorias.

A iniciativa contribui igualmente para a realização do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável n.º 13 («Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seus impactos»), uma vez que uma melhor gestão da capacidade estimulará o desenvolvimento dos serviços ferroviários e permitirá adaptá-los melhor às necessidades dos clientes. Deste modo,

aumentar-se-á a disponibilidade e a utilização do transporte ferroviário como um modo de transporte respeitador do ambiente.

A presente proposta legislativa faz parte do Pacote sobre a ecologização do transporte de mercadorias, que abrange vários modos de transporte. O pacote constitui um resultado significativo da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente e faz parte do programa de trabalho da Comissão para 2023. O seu objetivo é promover a descarbonização do transporte de mercadorias, promover o transporte intermodal e realizar o espaço ferroviário europeu único. Para além da presente proposta, inclui:

– a revisão da Diretiva Transporte Combinado (Diretiva 92/106/CEE do Conselho),

– a revisão da Diretiva Pesos e Dimensões (Diretiva 96/53/CE do Conselho),

– a proposta «CountEmissions EU» relativa à harmonização da contabilização das emissões no setor dos transportes.

As medidas introduzidas pela presente proposta legislativa complementam as melhorias da capacidade da infraestrutura ferroviária previstas na proposta de revisão do Regulamento RTE-T. A revisão inclui a conclusão das ligações em falta na rede ferroviária RTE-T, a implantação acelerada do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário e o aditamento de requisitos de infraestrutura ferroviária para o transporte intermodal. Paralelamente, continuarão a ser realizadas ações destinadas a eliminar os obstáculos à interoperabilidade no âmbito do pilar técnico do espaço ferroviário europeu único.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da UE («TFUE»). Os transportes representam uma política de competências partilhadas, o que significa que a UE e os seus Estados-Membros podem legislar e adotar atos juridicamente vinculativos em matéria de transportes. Os Estados-Membros exercem a sua própria competência quando a UE não exerce, ou decidiu não exercer, a sua própria competência.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

A UE já adotou legislação sobre a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e a gestão do tráfego ferroviário: a Diretiva 2012/34/UE que estabelece um espaço ferroviário europeu único (em especial o capítulo IV) e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 relativo aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias (em especial, o capítulo IV). Tal reflete o objetivo político de criar um espaço ferroviário europeu único, no qual as empresas ferroviárias possam prestar serviços de transporte, incluindo serviços transfronteiriços, numa uma rede cada vez mais integrada e interoperável.

É necessária uma ação da UE para eliminar os obstáculos na legislação da UE que impedem a realização de iniciativas setoriais para modernizar a gestão da capacidade. Em princípio, é possível reformular a nível nacional os regimes de incentivos e de desempenho, embora careçam da margem de manobra necessária para resolver as questões transfronteiriças. Uma coordenação internacional mais eficaz não pode ser alcançada sem direitos e obrigações legais claros, que devem ser harmonizados, pelo menos em certa medida, em toda a UE. Por último, se não for abordada a nível da UE, a falta de harmonização/interoperabilidade das ferramentas digitais pode resultar na implantação de sistemas divergentes e incompatíveis nos diferentes Estados-Membros.

A ação da UE permitirá criar instrumentos eficazes e eficientes para coordenar o planeamento estratégico da capacidade das infraestruturas, colmatar potenciais lacunas no mandato das entidades reguladoras no que diz respeito ao tráfego ferroviário transfronteiriço e introduzir regras harmonizadas que incentivem a redução das anulações e alterações dos pedidos de capacidade.

- **Proporcionalidade**

A intervenção aborda as deficiências das regras da UE em matéria de gestão da capacidade, identificadas na avaliação do Regulamento (UE) n.º 913/2010 relativo aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias, as quais só podem abordadas à escala da UE. As opções políticas contemplam questões de coordenação transfronteiriça em matéria de gestão da capacidade e do tráfego, de obras de infraestrutura e de sistemas de desempenho, que afetam o tráfego transfronteiriço e, por conseguinte, não podem ser abordadas a nível nacional ou bilateral, bem como a sua supervisão regulamentar. O regulamento proposto reforçará a coordenação transfronteiriça, tanto para os gestores de infraestrutura como para as entidades reguladoras do setor ferroviário, mas deixa a responsabilidade pela repartição de capacidade aos gestores de infraestrutura nacionais. Foram rejeitadas na avaliação de impacto opções mais radicais, que teriam incluído a centralização de partes do processo de gestão da capacidade.

- **Escolha do instrumento**

O objetivo da proposta legislativa é melhorar o atual quadro de repartição da capacidade ferroviária e introduzir novas regras e procedimentos em matéria de gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e de gestão do tráfego ferroviário para os serviços ferroviários nacionais e internacionais, incluindo a gestão de crises e a gestão do desempenho. Para o efeito, a proposta legislativa revoga o Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias e as disposições da Diretiva 2012/34/UE relativas à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária[1]. Serão introduzidos sob a forma de um regulamento regras e procedimentos revistos que regem a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e a gestão do tráfego ferroviário.

Ao estabelecer um quadro harmonizado e diretamente aplicável para a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e do tráfego ferroviário, um regulamento afigura-se mais eficaz do que uma diretiva para alcançar os objetivos da iniciativa. Um regulamento eliminará as diferenças entre as regras e práticas nacionais que atualmente impedem a utilização eficiente da capacidade da infraestrutura ferroviária, em especial nas linhas transfronteiriças. Assegurará igualmente a aplicação uniforme das novas medidas previstas na proposta no espaço ferroviário europeu único, o que é particularmente importante e pertinente, uma vez que os serviços ferroviários transfronteiriços (em especial, o transporte ferroviário de mercadorias) padecem de fiabilidade, pontualidade e previsibilidade limitadas.

[1] Em especial, o capítulo IV, secção 3, da Diretiva 2012/34/UE.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Em 2018, a Comissão elaborou um relatório sobre a aplicação do Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias[2], a que se seguiu, em 2021, uma avaliação[3].

A avaliação concluiu que a utilização das estruturas dos corredores foi limitada e que a gestão separada da capacidade nos corredores de transporte ferroviário de mercadorias e no resto da rede não é eficiente. De um modo geral, a avaliação concluiu, em traços largos, que os objetivos do Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias não foram alcançados.

A avaliação identificou quatro insuficiências fundamentais no Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias e na sua aplicação.

Em primeiro lugar, a utilização de balcões únicos e de canais horários preestabelecidos foi inferior à prevista. A abordagem de balcão único não logrou produzir resultados, uma vez que limitou o foco da coordenação a corredores individuais e não a toda a rede ferroviária. Por esta razão, os operadores de serviços de transporte de mercadorias continuaram a ter necessidade de interagir com os gestores de infraestrutura individuais se pretendessem assegurar um canal horário que incluísse partes fora das linhas de corredor. Por conseguinte, em lugar de simplificar o processo, os balcões únicos constituíram um nível administrativo adicional.

Em segundo lugar, o Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias não contemplou a necessidade de harmonizar os instrumentos e procedimentos utilizados a nível nacional para gerir a capacidade da infraestrutura ferroviária, o que teria contribuído para melhorar a gestão da capacidade da infraestrutura para o transporte ferroviário transfronteiriço de mercadorias. O Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias não impunha a utilização de ferramentas digitais específicas, e a aplicação «Path Coordination System» (Sistema de Coordenação dos Canais Horários), desenvolvida pelas partes interessadas do setor ferroviário e introduzida para apoiar a coordenação entre os requerentes de capacidade da infraestrutura ferroviária e os balcões únicos, proporcionou uma solução incompleta.

Em terceiro lugar, as partes interessadas não acompanharam exaustivamente o desempenho dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, a fim de desenvolver e aplicar planos eficazes para melhorar o desempenho. O Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias introduziu explicitamente o acompanhamento do desempenho como uma tarefa dos órgãos de gestão dos corredores de transporte de mercadorias, mas a avaliação revelou que vários aspetos importantes, como a pontualidade porta a porta, foram negligenciados no acompanhamento do desempenho.

---

[2] COM(2018) 189 final, de 16 de abril de 2018. O relatório foi precedido de um relatório do Tribunal de Contas Europeu (Tribunal de Contas Europeu, «O transporte ferroviário de mercadorias na UE ainda não está no rumo certo», Relatório Especial n.º 8, Luxemburgo, Serviço das Publicações da União Europeia, 2016).

[3] SWD(2021) 134 final, de 2 de junho de 2021.

Por último, registaram-se progressos limitados na melhoria da gestão do tráfego e da coordenação com os terminais de mercadorias. Para carregar e descarregar carga, os comboios de mercadorias necessitam de capacidade em instalações designadas como terminais. Um dos principais problemas é a falta de coordenação e de alinhamento entre a capacidade disponível na rede ferroviária e a disponibilidade de capacidade nos terminais. Para resolver este problema, o Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias introduziu um grupo consultivo de operadores de terminais para os órgãos de gestão dos corredores e tornou obrigatórios o desenvolvimento e a aplicação de procedimentos para a coordenação da capacidade entre os terminais e a rede ferroviária. No entanto, aparentemente, os operadores de terminais apenas tiveram uma influência limitada nas decisões dos órgãos de gestão dos corredores. Por conseguinte, a coordenação com os terminais é insuficiente, o que resulta numa pontualidade e fiabilidade limitadas dos comboios de mercadorias.

- **Consultas das partes interessadas**

A Comissão colaborou ativamente com as partes interessadas e efetuou consultas abrangentes durante o processo de avaliação de impacto.

As atividades de consulta tiveram lugar em 2022, nomeadamente:

– uma consulta sobre o convite à apreciação[4],

– uma consulta pública[5],

– duas reuniões de grupos de reflexão, moderadas por contratantes externos,

– inquéritos e entrevistas, moderados por contratantes externos,

– dois eventos com as partes interessadas: um com gestores de infraestrutura (organizado pela Comissão através da PRIME[6]) e outro com empresas ferroviárias (organizado pela Comissão através da plataforma de diálogo com as empresas ferroviárias[7]).

As partes interessadas consultadas incluíram gestores de infraestruturas ferroviárias, empresas ferroviárias (passageiros e mercadorias), membros dos órgãos executivos e de gestão dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias, operadores de terminais, agentes transitários, representantes dos ministérios responsáveis pelos caminhos de ferro dos Estados-Membros, entidades reguladoras nacionais do setor ferroviário, organizações não governamentais, académicos e cidadãos.

Os resultados das atividades de consulta foram utilizados para avaliar o nível global de apoio à iniciativa e a pertinência dos problemas identificados que a proposta legislativa visa resolver, avaliar a pertinência e o nível de apoio às medidas políticas previstas e apresentar contributos especializados adicionais para a avaliação dos impactos económicos, sociais e ambientais das medidas.

---

4 Transporte internacional de mercadorias e passageiros — aumentar a parte do tráfego ferroviário (europa.eu)

5 Transporte internacional de mercadorias e passageiros — aumentar a parte do tráfego ferroviário (europa.eu)

6 Plataforma de Gestores de Infraestruturas Ferroviárias na Europa (PRIME) para a cooperação entre os gestores de infraestruturas e os serviços da Comissão.

7 Um fórum para as empresas ferroviárias, com a participação dos serviços da Comissão e da Agência Ferroviária da União Europeia.

As respostas ao convite à apreciação e à consulta pública aberta revelaram que a maioria dos inquiridos concorda com os problemas identificados e que existe, de modo geral, um amplo apoio das partes interessadas à iniciativa.

Globalmente, as partes interessadas consultadas também apresentaram uma avaliação positiva das medidas propostas pela iniciativa. Por exemplo, as partes interessadas consultadas apoiam, na sua esmagadora maioria, a introdução de procedimentos de repartição de capacidade mais flexíveis e fiáveis, em consonância com as necessidades do mercado (inspirados no projeto de reformulação dos horários para uma gestão inteligente das capacidades, geralmente designado por projeto TTR). Apoiam igualmente a introdução de medidas destinadas a incentivar o desenvolvimento e a utilização de ferramentas digitais para a gestão da capacidade da infraestrutura e do tráfego ferroviários.

Os pontos de vista das partes interessadas sobre as opções políticas examinadas na avaliação de impacto foram, no entanto, mais variados, tendo a maioria dos gestores de infraestrutura preferido a abordagem da opção política em que os objetivos da proposta são alcançados através da cooperação entre gestores de infraestrutura individuais, ao passo que muitas empresas ferroviárias preferem a abordagem da opção política em que a coordenação da gestão da capacidade e do tráfego incumbe a uma entidade central.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Foi confiada a um contratante externo a realização de um estudo para apoiar a avaliação de impacto da proposta. O estudo, iniciado em dezembro de 2021, foi concluído em fevereiro de 2023. Proporcionou à Comissão informações úteis, nomeadamente sobre a melhor forma de definir as opções políticas e avaliar os impactos esperados, bem como sobre a forma de obter os pontos de vista das partes interessadas diretamente afetadas.

- **Avaliação de impacto**

As medidas políticas da proposta baseiam-se nos resultados de uma avaliação de impacto. O relatório da avaliação de impacto[8] obteve o parecer favorável do Comité de Controlo da Regulamentação[9]. No seu parecer, este Comité formulou algumas recomendações sobre a forma de apresentar os argumentos no relatório de avaliação de impacto. Estas recomendações foram abordadas; O anexo 1 do relatório de avaliação de impacto apresenta uma síntese de como tal se processou.

No contexto da avaliação de impacto, foram consideradas quatro opções políticas.

A opção política 1 constitui um desenvolvimento evolutivo do atual quadro jurídico, mantendo a abordagem dos corredores para a coordenação transfronteiriça da gestão da capacidade e do tráfego, tal como estabelecido no Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias.

Em contrapartida, as opções 2, 3 e 4 adotam uma «abordagem de rede», em que o âmbito das medidas relativas à gestão da capacidade e do tráfego vai além das linhas de corredores[10], e introduzem uma harmonização e modernização mais abrangentes das regras e procedimentos

8 SWD(2023) 443.

9 SEC(2023) 443.

10 No entanto, continuará a dar-se uma atenção especial às linhas mais estratégicas, a fim de evitar o excesso de regulamentação nas linhas com importância regional e/ou baixa densidade de tráfego.

para a gestão da capacidade e do tráfego. A principal diferença entre estas opções políticas reside no rigor e ambição dos requisitos e no grau de centralização do processo decisório.

A opção política 2 assenta na cooperação voluntária entre os gestores de infraestrutura, com estruturas de coordenação centralizada inexistentes ou muito limitadas a nível da UE.

A opção política 3 alarga a opção política 2, da qual adota a maior parte das medidas ao atribuir responsabilidades adicionais de harmonização aos organismos de coordenação a nível da UE, recorrendo, tanto quanto possível, às entidades existentes.

A opção política 4 alarga o mandato do organismo de coordenação introduzido na opção política 3, acrescentando tarefas operacionais e decisórias, tais como a competência para tomar decisões finais em caso de desacordo/não alinhamento entre gestores de infraestrutura e a criação de uma função europeia de gestão do tráfego para a gestão de incidentes graves («célula de crise»).

A avaliação identifica a opção política 3 como a opção preferida, uma vez que estabelece o melhor equilíbrio entre os objetivos a alcançar, o grau de proporcionalidade da intervenção, os seus custos e benefícios e a credibilidade da avaliação dos impactos.

Ao introduzir um quadro harmonizado e diretamente aplicável para a gestão da infraestrutura e do tráfego ferroviários, a proposta legislativa contribuirá para alcançar o objetivo geral de acolher maiores volumes de tráfego na rede ferroviária, em benefício dos clientes dos serviços ferroviários de passageiros e de mercadorias. Prevê-se que a capacidade adicional resultante da proposta aumente o tráfego ferroviário (expresso em quilómetros-comboio) em 4 %, o que representa quase 250 milhões de quilómetros-comboio de capacidade adicional. Em termos monetários, estima-se que esta capacidade adicional venha a gerar um valor económico de 2,5 mil milhões de euros para as empresas ferroviárias. Para os consumidores finais, a capacidade adicional resultante da presente proposta legislativa significa que os passageiros beneficiarão de mais ligações e de uma frequência mais elevada dos serviços nas ligações existentes. Do mesmo modo, no segmento do transporte de mercadorias, os carregadores marítimos beneficiarão de mais opções. A proposta tornará igualmente mais eficiente o processo de repartição de capacidade ao introduzir medidas para melhorar a estabilidade dos canais horários atribuídos, gerando economias de custos de cerca de 420 milhões de EUR para as empresas ferroviárias e de um montante semelhante para os gestores de infraestrutura. A proposta melhorará igualmente a coordenação transfronteiriça das restrições temporárias de capacidade, tornando o transporte ferroviário mais fiável. Espera-se igualmente que as várias medidas da proposta conduzam a melhorias da pontualidade, resultando num ganho económico estimado para as empresas ferroviárias de 658 milhões de EUR. A fiabilidade e pontualidade acrescidas tornarão os serviços de transporte ferroviário de mercadorias mais atrativos para os transitários, o que contribuirá para aumentar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias em relação ao transporte rodoviário. Do mesmo modo, os passageiros beneficiarão de menos cancelamentos e de uma melhoria em termos de pontualidade. Juntamente com o aumento previsto das ligações disponíveis, estes benefícios contribuirão para melhorar a competitividade do transporte ferroviário em relação ao transporte aéreo no segmento de passageiros, em especial nos trajetos transfronteiriços em que a introdução de um quadro harmonizado para a gestão da capacidade e do tráfego deverá proporcionar um valor acrescentado significativo. Espera-se igualmente que a proposta conduza a economias de custos administrativos para as autoridades públicas nacionais, devido à aplicação de um quadro jurídico harmonizado para a gestão da capacidade e do tráfego ferroviários e à eliminação gradual dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias.

Essas economias estão estimadas em 2,6 milhões de EUR, expressos em valores correntes, durante o período de 2025-2050.

Espera-se igualmente que a proposta legislativa tenha um impacto positivo no emprego no setor ferroviário (estimado em cerca de 42 000 postos de trabalho adicionais por ano, em média, em relação ao cenário de base), decorrente do aumento da capacidade de infraestrutura disponível e do consequente aumento do tráfego ferroviário que as medidas deverão criar.

Por último, espera-se que a proposta legislativa tenha impactos climáticos e ambientais modestos, mas positivos (as estimativas preveem que a opção preferida conduza a uma diminuição das emissões de CO_2 de cerca de 26 milhões de toneladas durante o período de 2025-2050, em comparação com o cenário de base).

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A presente proposta legislativa inclui uma vertente importante em termos de adequação da regulamentação, uma vez que se destina a simplificar e atualizar as regras de gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, a fim de melhor satisfazer as necessidades dos diferentes segmentos do mercado ferroviário, em especial o transporte transfronteiriço de mercadorias. A proposta substituirá o quadro jurídico existente para a gestão da capacidade da infraestrutura e do tráfego ferroviários no Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias e em partes da Diretiva 2012/34/UE, por um quadro único e diretamente aplicável a toda a rede da UE.

Espera-se que a opção política preferida poupe custos administrativos às autoridades públicas graças à aplicação de um quadro jurídico harmonizado para a gestão da capacidade e do tráfego ferroviários e à abolição dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias, estimados em 2,6 milhões de EUR em relação ao cenário de base e expressos em valores atuais durante o período de 2025-2050. A iniciativa representará uma maior simplificação para os candidatos em matéria da capacidade associada aos serviços ferroviários transfronteiriços, tornando a repartição de capacidade mais eficiente. Reduzirá igualmente os custos administrativos para os gestores de infraestrutura num montante estimado de 8,2 milhões de EUR, em relação ao cenário de base e expressos em valores atuais durante o período de 2025-2050.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem efeitos na proteção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A opção privilegiada terá implicações orçamentais para a Comissão.

A proposta de regulamento relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único é acompanhada de três atividades de coordenação complementares, que receberão cofinanciamento da Comissão.

Em primeiro lugar, será concedido cofinanciamento da UE para apoiar a coordenação dos gestores de infraestrutura pelo coordenador da rede. A proposta legislativa exige igualmente que os gestores de infraestrutura individuais prestem apoio através do cofinanciamento das atividades do coordenador da rede.

Em segundo lugar, a Comissão cofinanciará a criação de um secretariado para a cooperação das entidades reguladoras nacionais, que são igualmente obrigadas a cofinanciar o secretariado.

Em terceiro lugar, a proposta legislativa implica a criação de um grupo independente de peritos ferroviários para aconselhar a Comissão Europeia, o «órgão de análise do desempenho», cuja missão consistirá em analisar o desempenho da infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte. A Comissão concederá financiamento para cobrir a totalidade dos custos da participação dos membros do órgão de análise do desempenho.

Está previsto um orçamento de 5,5 milhões de EUR para estas três atividades de coordenação.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Os serviços da Comissão acompanharão a execução e a eficácia da presente proposta através de uma série de ações e indicadores para medir os progressos realizados na consecução dos objetivos operacionais. Estes indicadores e objetivos operacionais serão desenvolvidos com base no parecer do órgão de análise do desempenho. A rede europeia de gestores de infraestrutura facultará os dados, em especial o organismo operacional que apoia o seu trabalho (o coordenador da rede), que também participará na definição dos objetivos operacionais.

A Comissão espera igualmente receber dados e análises sobre a evolução e a implementação do mercado ferroviário da rede europeia de entidades reguladoras do setor ferroviário.

Estes indicadores de desempenho serão desenvolvidos para acompanhar os efeitos das medidas da proposta. No entanto, espera-se que possam também refletir determinadas sinergias com outras propostas e políticas da UE no domínio dos transportes, como a proposta de revisão do Regulamento RTE-T.

A proposta constituirá a base jurídica para o desenvolvimento de regras, procedimentos e modelos mais pormenorizados, a estabelecer em atos não legislativos. Por conseguinte, o período de execução deve abranger igualmente a entrada em vigor dos atos não legislativos decorrentes da proposta. A Comissão procederá a uma avaliação cinco anos após o termo do período de execução, a fim de verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não aplicável.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O capítulo I contém as disposições gerais. Descreve o objeto da proposta de regulamento, que estabelece regras para permitir gerir a capacidade da infraestrutura ferroviária e o tráfego ferroviário de uma forma que otimize a utilização da rede, melhorando assim a qualidade dos serviços e acolhendo maiores volumes de tráfego. Define o âmbito de aplicação do regulamento proposto. Estabelece igualmente as responsabilidades gerais dos gestores da infraestrutura ferroviária e os princípios que estes devem respeitar no exercício das suas funções, e apresenta definições que são importantes para a proposta de regulamento.

O capítulo II estabelece as regras gerais para a gestão da capacidade. A secção 1, relativa aos princípios gerais, estabelece as três fases do processo de planeamento e repartição de capacidade: planeamento estratégico da capacidade (abordado em mais pormenor no capítulo II, secção 2), planificação e repartição de capacidade (secção 3) e adaptação e replanificação da capacidade (secção 4). O capítulo trata da obrigação de os gestores de infraestrutura desenvolverem conjuntamente um quadro europeu para a gestão da capacidade. Inclui disposições específicas que abordam a gestão de capacidade de infraestrutura limitada e das restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura e de infraestruturas degradadas.

O capítulo III introduz obrigações relativas à gestão do tráfego, à gestão de perturbações e à gestão de crises e exige que os gestores de infraestrutura desenvolvam conjuntamente um quadro europeu para a coordenação transfronteiriça destas questões. Inclui disposições específicas para garantir que, numa situação de crise, os Estados-Membros possam aplicar medidas de emergência para a gestão da capacidade e do tráfego ferroviários.

O capítulo IV introduz um quadro de análise do desempenho. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária na UE, a rede europeia de gestores de infraestrutura (ENIM) tem por missão acompanhar os diferentes aspetos do desempenho e elaborar relatórios públicos anuais sobre o desempenho. Um órgão de análise do desempenho recentemente criado emitirá pareceres e recomendações sobre questões relacionadas com o desempenho.

O capítulo V contém disposições sobre a estrutura organizativa para a coordenação entre os gestores de infraestrutura. A ENIM, criada ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE, é reforçada e será apoiada por um coordenador da rede e pontos focais designados para os gestores de infraestrutura. O capítulo contém igualmente regras sobre a digitalização da gestão da capacidade.

O capítulo VI contém disposições sobre a supervisão regulamentar da gestão da capacidade e do tráfego, alargando as funções e responsabilidades da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário (ENRRB) no que diz respeito às questões da UE e transfronteiriças. Para o efeito, a ENRRB contará com um conselho de entidades reguladoras como órgão de decisão e um secretariado que o apoia.

O capítulo VII contém disposições finais relativas aos atos delegados e à futura avaliação do regulamento. Contém alterações da Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias e artigos específicos da Diretiva 2012/34/UE que o novo regulamento substitui. Estão previstas medidas transitórias para assegurar uma migração harmoniosa para o novo quadro jurídico.

2023/0271 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [1],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões [2],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) A Comunicação da Comissão «Pacto Ecológico Europeu» [3] estabelece um objetivo de neutralidade climática a alcançar pela União até 2050, bem como um objetivo claro de redução das emissões GEE líquidas em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990. Apela a uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes, trabalhando simultaneamente no sentido da ambição de poluição zero[4], a fim de reduzir em mais de 55 % os impactos das emissões de poluentes atmosféricos na saúde e em 30 % a percentagem de pessoas cronicamente perturbadas pelo ruído dos transportes até 2030. Os transportes representam cerca de 25 % do total das emissões de gases com efeito de estufa da União, as quais têm vindo a aumentar nos últimos anos. O Pacto Ecológico Europeu dá prioridade à transição para o transporte ferroviário e as vias navegáveis interiores de uma parte substancial dos 75 % do transporte interno de mercadorias atualmente realizado por estrada. Sendo o transporte ferroviário um modo de transporte amplamente eletrificado e energeticamente eficiente, uma maior utilização dos serviços ferroviários deverá contribuir para reduzir as emissões e o consumo de energia dos transportes.

---

1 JO C , , p. .

2 JO C , , p. .

3 Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões «Pacto Ecológico Europeu», COM(2019) 640 final de 11.12.2019.

4 Comunicação da Comissão "Caminho para um planeta saudável para todos — Plano de ação da UE: «Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo»", COM(2021) 400 final de 12.5.2021.

(2) A comunicação sobre uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente[5] define «marcos» para nortear o desenvolvimento do sistema de transportes da União, tendo em vista os objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente. Prevê que o tráfego do transporte ferroviário de mercadorias aumente 50 % até 2030 e duplique até 2050; o tráfego ferroviário de alta velocidade deverá duplicar até 2030 e triplicar até 2050 e as viagens coletivas programadas inferiores a 500 km deverão ser neutras em termos de carbono até 2030 na União. Para alcançar estes objetivos, o transporte ferroviário deve tornar-se mais atrativo em termos de acessibilidade dos preços, fiabilidade e serviços mais adaptados às necessidades dos viajantes e dos carregadores de mercadorias.

(3) A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[6] estabelece as regras aplicáveis à gestão e exploração da infraestrutura ferroviária e os princípios e procedimentos aplicáveis à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais.

(4) O Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho[7] prevê a criação de corredores de transporte ferroviário de mercadorias e de balcões únicos para facilitar os pedidos de capacidade de infraestrutura para serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias.

(5) A gestão da capacidade da infraestrutura e do tráfego ferroviários é crucial para o bom funcionamento do setor ferroviário. A exploração dos serviços de transporte ferroviário deve ser cuidadosamente planeada e coordenada para permitir que os comboios com características muito diferentes, como a velocidade e a distância de travagem, partilhem com segurança as mesmas vias. A gestão otimizada da capacidade cria mais oportunidades e aumenta a fiabilidade dos serviços ferroviários. O regulamento deve proporcionar aos gestores de infraestrutura flexibilidade suficiente para uma gestão eficaz da capacidade, assegurando simultaneamente que todas as empresas ferroviárias sejam tratadas sem discriminação no seu acesso à rede.

(6) A Diretiva 2012/34/UE reconhece o direito de os Estados-Membros não aplicarem as regras relativas à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária a determinadas partes da rede ferroviária ou a determinados serviços ferroviários, sempre que tal exclusão do âmbito de aplicação do direito da União não afete o funcionamento do espaço ferroviário europeu único. Estas exclusões devem continuar a aplicar-se e os Estados-Membros devem manter o direito de as solicitar no futuro também em relação ao presente regulamento.

(7) As regras e os procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária devem refletir melhor as necessidades de todos os segmentos do mercado ferroviário. Devem, em especial, ter em conta a necessidade de estabilidade a longo prazo da capacidade disponível para os serviços de transporte de passageiros e de flexibilidade a curto prazo para o tráfego de mercadorias, a fim de responder à procura do mercado. Por conseguinte, o processo de gestão da capacidade deve deixar de ter

---

5 Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro» [COM(2020)789 final de 9.12.2020].

6 Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

7 Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (JO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

uma incidência predominantemente anual, devendo antes ser organizado em três fases subsequentes do planeamento estratégico da capacidade; planificação dos serviços ferroviários e repartição de capacidade; e adaptação e replanificação da capacidade. A introdução de fases mais bem definidas e estruturadas, que prevejam a possibilidade de planeamento a longo prazo e de adaptação a curto prazo na gestão da capacidade, beneficiaria, em particular, os serviços que são menos fáceis de planear antecipadamente ou que são mais complexos de organizar, como os comboios de transporte de mercadorias e os comboios de transporte transfronteiriço de passageiros.

(8) Uma parte crescente da rede ferroviária da União está congestionada ou quase congestionada e não pode satisfazer as necessidades de capacidade da infraestrutura ferroviária de todos os candidatos nem apoiar um maior crescimento do volume do transporte ferroviário. O desenvolvimento da infraestrutura e a digitalização, em conformidade com a especificação técnica de interoperabilidade desenvolvida ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, em especial o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), deverão resultar num aumento da capacidade disponível a médio e longo prazo. No entanto, os gestores de infraestrutura terão de atribuir prioridades para a utilização de secções congestionadas. Sem prejuízo dos princípios gerais de prioridade estabelecidos pelos Estados-Membros no quadro da repartição da capacidade de infraestrutura, os gestores de infraestrutura deverão tomar decisões sobre as prioridades utilizando metodologias transparentes e harmonizadas que clarifiquem de que forma os fatores sociais, económicos e ambientais foram tidos em conta e afetam a sua decisão.

(9) O planeamento estratégico da capacidade deverá melhorar a utilização da infraestrutura ferroviária, antecipando a procura de serviços ferroviários e tendo em conta o desenvolvimento, a renovação e a manutenção da infraestrutura planeados. Deve assegurar que a capacidade da infraestrutura ferroviária seja repartida de forma a maximizar o valor dos serviços ferroviários para a sociedade. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que o planeamento estratégico assegure um nível progressivamente crescente de pormenor sobre a capacidade disponível e que constitua a base para a repartição de capacidade.

(10) A fim de assegurar a disponibilidade de capacidade para efeitos de atribuição aos diferentes segmentos do mercado ferroviário e, em especial, aos serviços ferroviários de transporte de mercadorias e transfronteiriços, os gestores de infraestrutura devem ser autorizados a planear previamente a utilização da capacidade em secções congestionadas ou altamente utilizadas da rede ferroviária e a alargar esse planeamento a outras secções da rede, se tal for considerado necessário. Este planeamento prévio da capacidade deve ter em conta os diferentes métodos de repartição de capacidade e as características dos diferentes segmentos do mercado ferroviário. Deve permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária através do agrupamento de comboios com características de desempenho semelhantes na fase de repartição de capacidade.

(11) Ao repartir capacidade, os gestores de infraestrutura devem respeitar os planos estratégicos para a oferta de capacidade e, ao mesmo tempo, assegurar que a capacidade seja repartida em função da procura do mercado de forma justa e não discriminatória. Para o efeito, alguns pedidos de capacidade podem ser recusados e o plano de oferta de capacidade deve ser regularmente atualizado de modo a refletir a procura real.

(12) Os diferentes segmentos do mercado ferroviário têm diferentes capacidades de previsão das suas necessidades de capacidade de infraestrutura ferroviária. Alguns prestadores de serviços de transporte de mercadorias, em especial, podem não estar em condições de identificar as suas necessidades de capacidade a tempo de serem incluídos no horário de serviço, ou seja, no plano anual de circulação dos comboios e do material circulante, e podem não se enquadrar no seu calendário anual. Por conseguinte, os gestores de infraestrutura devem poder oferecer capacidade de qualidade e quantidade suficientes também para os serviços ferroviários que têm uma procura instável, são organizados num prazo relativamente curto, incluem mais do que um movimento de comboio e podem circular repetidamente por um período que pode não coincidir com a duração do período de vigência do horário de serviço.

(13) Os candidatos a capacidade de infraestrutura ferroviária devem poder planear e solicitar a capacidade de infraestrutura ferroviária numa base anual através do horário de serviço. Os candidatos devem também poder solicitar capacidade de infraestrutura ferroviária com maior antecedência para serviços ferroviários estáveis e plurianuais através de acordos-quadro. Por último, os candidatos devem poder solicitar capacidade mais próximo da data de exploração para comboios individuais através de pedidos de capacidade *ad hoc* ou para serviços ferroviários repetidos através de pedidos de planeamento contínuo.

(14) Uma parte significativa do transporte ferroviário de mercadorias é de longo curso e exige a coordenação transfronteiriça dos gestores de infraestrutura. O objetivo político de aumentar o tráfego ferroviário depende igualmente do aumento dos serviços transfronteiriços de transporte de passageiros. Para facilitar e promover o aumento do tráfego transfronteiriço no espaço ferroviário europeu único, é necessário assegurar uma maior coerência e harmonização das regras e procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária. Por conseguinte, há que reforçar o papel da Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura, a fim de lhe confiar a elaboração de orientações para a aplicação harmonizada do presente regulamento sobre os procedimentos e metodologias de gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, bem como a coordenação ativa da capacidade e do tráfego transfronteiriços. Em especial, a Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura deve desenvolver quadros europeus para a gestão da capacidade, a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, a gestão de perturbações e a gestão de crises, bem como para a análise do desempenho.

(15) Os quadros europeus desenvolvidos pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura devem fornecer orientações para que os gestores de infraestrutura envidem todos os esforços possíveis, mantendo simultaneamente a responsabilidade pelas suas decisões operacionais. Os gestores de infraestrutura devem fundamentar qualquer desvio em relação aos quadros desenvolvidos pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura. Considera-se que esta abordagem permite encontrar um equilíbrio entre as necessidades de coordenação e aplicação de abordagens harmonizadas no espaço ferroviário europeu único e a necessidade de adaptar os procedimentos e as metodologias às circunstâncias específicas de determinadas zonas geográficas. Decorridos cinco anos da aplicação do presente regulamento, a Comissão deverá avaliar se o estado de convergência dos procedimentos e metodologias e a eficácia do processo de coordenação entre os gestores de infraestrutura, bem como os progressos gerais no sentido da criação do espaço ferroviário europeu único, justificam a introdução de legislação derivada para substituir elementos dos quadros europeus desenvolvidos pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura.

(16) As regras relativas à gestão do tráfego ferroviário transfronteiriço em condições normais e em caso de perturbações devem promover a exploração harmoniosa, resiliente e em contínuo dos serviços de transporte ferroviário. Devem prever um sistema de coordenação estruturada entre os gestores de infraestrutura e outras partes interessadas.

(17) A exploração da infraestrutura ferroviária exige não só uma estreita cooperação entre os gestores de infraestrutura, mas também uma forte interação com as empresas ferroviárias e outras partes interessadas diretamente envolvidas no transporte ferroviário e multimodal e nas operações logísticas. Por conseguinte, é necessário prever uma coordenação estruturada entre os gestores de infraestrutura e outras partes interessadas.

(18) A fiabilidade dos serviços ferroviários é um dos aspetos mais valorizados pelos clientes dos serviços ferroviários. A fiabilidade dos horários é também um aspeto fundamental para o bom funcionamento do sistema ferroviário, em que existem fortes interações entre os serviços e as externalidades da rede. Por essa razão, os desvios em relação aos horários devem ser reduzidos ao mínimo. Além disso, deve ser introduzido um sistema de incentivos adequados para promover o cumprimento dos compromissos por parte dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias e de outras partes interessadas pertinentes. Esses incentivos devem ser de natureza económica e não económica.

(19) O controlo contínuo da qualidade da infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte constitui uma condição prévia para melhorar o desempenho destes serviços. Por conseguinte, é necessário estabelecer um sistema transparente e objetivo de indicadores que faculte um retorno de informação sobre aspetos do desempenho que sejam relevantes para as diferentes partes interessadas operacionais e para os clientes finais dos serviços de transporte ferroviário. A principal função desse sistema deve centrar-se no acompanhamento do cumprimento dos compromissos assumidos pelas partes interessadas operacionais e dos progressos em matéria de desempenho ao longo do tempo, tendo simultaneamente em conta as diferentes circunstâncias e características do setor ferroviário. Para a criação desse sistema e a análise dos seus resultados, a Comissão deve poder recorrer a peritos independentes sob a forma de um órgão de análise do desempenho. Essa entidade deve poder aconselhar de modo independente a Comissão em todos os domínios que influenciam o desempenho dos serviços ferroviários e da gestão das infraestruturas.

(20) A fim de melhorar o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, os gestores de infraestrutura, em estreita cooperação com a Comissão, o órgão de análise do desempenho e as partes interessadas pertinentes, devem criar e aplicar um quadro comum para a análise do desempenho. Este quadro deve assegurar que todos os gestores de infraestrutura da UE utilizem princípios e metodologias comuns para avaliar o desempenho através de indicadores definidos conjuntamente. O quadro deve permitir identificar deficiências de desempenho na rede ferroviária da UE. Deve assegurar que os gestores de infraestrutura estabeleçam objetivos de desempenho de uma forma que tenha em conta as especificidades da rede que gerem, mas que assegure, ao mesmo tempo, a coerência na identificação das deficiências de desempenho mais relevantes. O quadro deve permitir que os gestores de infraestrutura cooperem a nível da UE na identificação de medidas para corrigir as deficiências de desempenho e acompanhar o seu impacto. Os gestores de infraestrutura, em colaboração com a Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura e

tendo em conta o parecer do órgão de análise do desempenho e da Comissão, devem rever regularmente este quadro, de modo a garantir que seja adequado à sua finalidade.

(21) A fim de assegurar um quadro eficaz da UE para a coordenação dos gestores da infraestrutura ferroviária, a Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura, criada pela Diretiva 2012/34/UE, deve tornar-se mais operacional. Deve incluir mecanismos de tomada de decisão que permitam aos gestores da infraestrutura ferroviária da UE coordenar eficazmente o planeamento estratégico da capacidade da infraestrutura ferroviária.

(22) As entidades reguladoras do setor ferroviário devem cooperar a nível da União para assegurar a aplicação coerente do quadro regulamentar e o tratamento coerente dos candidatos em todo o espaço ferroviário europeu único, através da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário, com vista a desenvolver práticas comuns na tomada de decisões para as quais o presente regulamento lhes atribui competência. Para o efeito, a Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário deve desempenhar funções de coordenação e adotar recomendações e pareceres não vinculativos, que não deverão afetar as competências das entidades reguladoras do setor ferroviário ou dos gestores de infraestrutura.

(23) A gestão eficiente da capacidade e do tráfego ferroviários exige o intercâmbio de dados e informações entre os gestores de infraestrutura, os candidatos e outras partes interessadas operacionais. Este intercâmbio pode ser consideravelmente mais eficaz e eficiente com o apoio de ferramentas digitais interoperáveis e, sempre que possível, de automatização. As especificações de interoperabilidade devem, por conseguinte, ser aplicadas com caráter prioritário e continuar a ser desenvolvidas para acompanhar a evolução tecnológica e os novos processos apresentados no presente regulamento.

(24) Os gestores de infraestrutura devem assegurar a harmonização, em especial no que diz respeito à digitalização, com o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu criada no âmbito do título IV do Regulamento (UE) 2021/2085 do Conselho, no que diz respeito ao plano diretor a que se refere o artigo 86.º, n.º 5, e ao pilar «Sistema» a que se refere o artigo 85.º, n.º 2, alínea c), e através do grupo de implantação a que se refere o artigo 97.º do Regulamento (UE) 2021/2085.

(25) É necessário prever o mecanismo de definição de critérios, princípios e procedimentos relacionados com a gestão da capacidade, a cooperação entre as partes interessadas do setor ferroviário e a coordenação a nível da UE, para os gestores de infraestrutura e no domínio da supervisão regulamentar. Este mecanismo exige que os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras do setor ferroviário, em cooperação com as partes interessadas pertinentes, desenvolvam e apliquem quadros e orientações europeus. Na sequência de uma avaliação do desenvolvimento e da aplicação dos quadros europeus e sempre que a aplicação voluntária de orientações setoriais não atinja o nível necessário de coerência regulamentar, a Comissão deve dispor de meios para corrigir essas insuficiências regulamentares através de atos de execução ou de atos delegados, consoante o caso.

(26) A fim de assegurar um processo harmonioso de gestão da capacidade e do tráfego para os serviços ferroviários internacionais, minimizar as anulações da capacidade atribuída e as interrupções nas operações ferroviárias devido a perturbações na rede ferroviária e a fim de ter em conta a evolução das práticas dos gestores de infraestrutura e a utilização de novos métodos de repartição de capacidade e de tecnologias da informação e comunicação, deverá ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado. Estes poderes devem dizer respeito

aos resultados tangíveis do planeamento estratégico da capacidade de infraestrutura, ao calendário do planeamento estratégico da capacidade e ao processo de repartição de capacidade, aos prazos para a alteração da capacidade atribuída e à construção de soluções alternativas para os candidatos, ao calendário de coordenação, consulta e publicação das restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura, à definição de infraestruturas altamente utilizadas e congestionadas e aos procedimentos e métodos de cálculo do grau de utilização da capacidade, aos critérios de identificação e declaração de perturbações numa rede, às informações a prestar às partes interessadas operacionais e às áreas em que os gestores de infraestrutura devem estabelecer coordenação, bem como às modalidades específicas dessa coordenação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor[8]. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(27) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação do presente regulamento, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para introduzir requisitos técnicos e operacionais que facilitem o bom funcionamento do espaço ferroviário europeu único no que diz respeito a critérios uniformes para os requisitos estabelecidos pelos gestores de infraestrutura em relação aos candidatos, a procedimentos, critérios e metodologias comuns para a gestão de capacidade limitada, para os planos de contingência e para a repartição de capacidade para além do período abrangido pelo horário de serviço, a uma abordagem comum às compensações pagas por alterações da capacidade atribuída, a critérios e procedimentos comuns para a replanificação e à definição dos elementos técnicos de um sistema de acompanhamento do desempenho dos serviços ferroviários e dos serviços conexos, incluindo metodologias e requisitos em matéria de dados e a respetiva revisão. As referidas competências deverão ser *exercidas* nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[9].

(28) As regras de repartição de capacidade estabelecidas na Diretiva 2012/34/UE são substituídas pelas estabelecidas no presente regulamento. Por conseguinte, devem ser definidas no presente regulamento as regras relativas à cooperação entre os gestores de infraestrutura, as regras relativas à cooperação entre as entidades reguladoras do setor ferroviário, os requisitos aplicáveis aos elementos das especificações da rede que descrevem a natureza da infraestrutura ferroviária à disposição das empresas ferroviárias, as condições de acesso à mesma e os princípios e critérios de repartição de capacidade. As regras em matéria de cooperação e coordenação, bem como os elementos das especificações da rede, que não estão relacionados com a gestão da capacidade, devem permanecer na Diretiva 2012/34/UE.

---

8 JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

9 Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

(29) A avaliação *ex post* do Regulamento (UE) n.º 913/2010[10] concluiu que o impacto do regulamento era demasiado limitado para contribuir para uma transição modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário. Além disso, numa perspetiva transfronteiriça, a cooperação entre os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura em termos da gestão da infraestrutura ferroviária continuava a ser ineficaz. A avaliação revelou igualmente que a gestão separada da capacidade nos corredores de transporte ferroviário de mercadorias e no resto da rede não é eficiente. Deverá aplicar-se um quadro regulamentar único à exploração da capacidade da rede ferroviária, consolidando as disposições conexas da Diretiva 2012/34/UE e do Regulamento (UE) n.º 913/2010. Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e as disposições da Diretiva 2012/34/UE relativas à repartição de capacidade devem ser revogados e substituídos pelo presente regulamento.

(30) A elaboração do horário de serviço exige a realização de atividades preparatórias nos anos anteriores à entrada em vigor do referido horário. Por conseguinte, a transição do quadro regulamentar estabelecido pela Diretiva 2013/34/UE e pelo Regulamento (UE) n.º 913/2010 para o estabelecido pelo presente regulamento implica que os preparativos para os horários de serviço no âmbito do novo quadro devem ter início paralelamente à aplicação das regras do quadro atual. Nesse sentido, deve aplicar-se um regime duplo numa fase de transição, em que as etapas preparatórias necessárias para um determinado horário devem respeitar o quadro jurídico aplicável a esse horário de serviço específico. Os acordos-quadro celebrados ao abrigo do quadro atual devem permitir que continue a ser possível solicitar um período de transição ao abrigo do novo regime.

(31) No âmbito do novo quadro, as etapas preparatórias de um horário de serviço devem começar com a publicação de uma estratégia de capacidade cinco anos antes da entrada em vigor de um determinado horário de serviço. No interesse de uma aplicação rápida do novo quadro regulamentar e tendo em conta os trabalhos preparatórios já realizados pelo setor, o calendário de atividades conducente ao estabelecimento dos dois primeiros horários de serviço poderia ser reduzido para 38 meses mediante o encurtamento da fase da estratégia de capacidade. Por conseguinte, o primeiro horário de serviço abrangido pelo novo quadro regulamentar deve ser o horário de serviço que tem início em [9 de dezembro de 2029]. Todas as partes interessadas devem iniciar sem demora os preparativos necessários para dar cumprimento ao novo quadro,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

[10] SWD(2021) 134 final, de 2 de junho de 2021.

1. O presente regulamento estabelece os princípios, regras e procedimentos aplicáveis à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e à coordenação com as instalações de serviço, à gestão do tráfego, à gestão de crises e à gestão do desempenho dos serviços ferroviários nacionais e internacionais. Estabelece igualmente regras relativas a uma rede europeia de coordenação entre gestores de infraestrutura e com outras partes interessadas pertinentes e à supervisão da gestão da capacidade e do tráfego.

2. O presente regulamento aplica-se à utilização da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE, incluindo as instalações de serviço definidas no artigo 3.º, n.º 11, da mesma diretiva.

3. Os capítulos II a V do presente regulamento não se aplicam à infraestrutura ferroviária ou aos serviços ferroviários excluídos da aplicação do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE nos termos do artigo 2.º, n.os 3, 3-A, 4, 8, 8-A e 10, dessa diretiva durante o período de validade das exclusões pertinentes.

4. O presente regulamento não se aplica ao Chipre nem a Malta enquanto não existir um sistema ferroviário nos respetivos territórios.

Artigo 2.º

Responsabilidades e princípios gerais

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 7.º-C da Diretiva 2012/34/UE, os gestores de infraestrutura são responsáveis pela gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e pela gestão do tráfego ferroviário.

   As referências a um gestor de infraestrutura em todas as disposições relacionadas com a repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária no presente regulamento devem entender-se como referências ao organismo de repartição a que se refere o artigo 7.º-A, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE.

2. Com vista a facilitar a disponibilização de capacidade de infraestrutura ferroviária e a execução de uma gestão do tráfego eficientes e eficazes na União, os gestores de infraestrutura devem cooperar no âmbito da Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura («ENIM») a que se refere o artigo 7.º-F da Diretiva 2012/34/UE e em conformidade com as disposições do presente regulamento em matéria de cooperação.

3. No exercício das suas responsabilidades nos termos dos n.os 1 e 2, os gestores de infraestrutura devem:

   a) Utilizar a capacidade disponível da infraestrutura de forma ótima e eficaz, tal como exigido no artigo 26.º da Diretiva 2012/34/UE;

   b) Maximizar o valor dos serviços de transporte ferroviário para a sociedade proporcionados pela infraestrutura ferroviária em termos sociais, económicos e ambientais;

   c) Assegurar uma gestão não discriminatória e um acesso transparente à capacidade da infraestrutura, incluindo durante a realização de obras, com vista a apoiar uma concorrência leal;

   d) Viabilizar o tráfego ferroviário em contínuo em mais do que uma rede;

e) Assegurar a transparência quanto ao estado e à disponibilidade da capacidade da infraestrutura ferroviária;

f) Rever e melhorar o desempenho da infraestrutura e dos serviços de transporte ferroviários em estreita cooperação com os operadores do setor ferroviário;

g) Contribuir para a realização e desenvolvimento do espaço ferroviário europeu único.

Artigo 3.º

Imparcialidade do gestor de infraestrutura em matéria de gestão do tráfego e da capacidade, incluindo o planeamento da manutenção

1. Os gestores de infraestrutura desempenham as funções de gestão do tráfego e da capacidade, incluindo o planeamento da manutenção, de forma transparente e não discriminatória, e as pessoas responsáveis por tomar decisões no que respeita a essas funções não devem ser afetadas por conflitos de interesses.

2. No que respeita à gestão do tráfego, os gestores de infraestrutura asseguram que as empresas ferroviárias, em caso de perturbações que as afetem, tenham acesso pleno e atempado às informações pertinentes. Se o gestor de infraestrutura conceder um acesso mais amplo ao processo de gestão do tráfego, deve concedê-lo às empresas ferroviárias em causa de forma transparente e não discriminatória.

3. No que respeita à gestão da capacidade e ao planeamento a longo prazo de grandes intervenções de manutenção, renovação e modernização da infraestrutura ferroviária, o gestor de infraestrutura deve consultar os candidatos, conforme definido no artigo 3.º, ponto 19, da Diretiva 2012/34/UE, em conformidade com o presente regulamento e ter em conta, na medida do possível, as preocupações manifestadas.

Artigo 4.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do artigo 3.º da Diretiva 2012/34/UE.

As seguintes definições são igualmente aplicáveis, entendendo-se por:

(1) «Força maior», qualquer acontecimento imprevisto ou anormal ou situação fora do controlo do gestor de infraestrutura ou da empresa ferroviária, que não possa ser evitado ou superado mediante previsões e diligências razoáveis, ser resolvido através do recurso a medidas que, numa perspetiva técnica, financeira ou económica, lhe sejam razoavelmente possíveis, que tenha de facto acontecido e seja objetivamente verificável, e que inviabilize, temporária ou permanentemente, o cumprimento, pelo gestor de infraestrutura, das suas obrigações, em conformidade com o presente regulamento ou com a Diretiva 2012/34/UE, ou o cumprimento, pela empresa ferroviária, das suas obrigações contratuais perante um ou mais gestores de infraestrutura;

(2) «Interoperabilidade»: a interoperabilidade na aceção do artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho[11];

(3) «Parte interessada operacional», um candidato, uma empresa ferroviária, um gestor de infraestrutura, um operador de instalação de serviço ferroviário, um prestador de serviços relacionados com o transporte ferroviário e qualquer outra entidade diretamente envolvida na exploração de um serviço de transporte ferroviário;

(4) «Coordenador europeu», o coordenador referido no artigo 51.º do Regulamento [... novo Regulamento RTE-T];

(5) «Acordo-quadro», um acordo geral juridicamente vinculativo, de direito público ou privado, que estabelece os direitos e obrigações de um candidato e do gestor de infraestrutura em relação à capacidade de infraestrutura a repartir e às taxas a aplicar num período superior a um período de vigência de um horário de serviço;

(6) «Repartição simultânea de capacidade», um processo através do qual os gestores de infraestrutura atribuem capacidade de infraestrutura ferroviária em resposta a um conjunto de pedidos de capacidade recebidos até uma determinada data-limite e através da coordenação desses pedidos, a fim de assegurar a melhor utilização possível da infraestrutura e a melhor conciliação possível dos pedidos;

(7) «Primeiro a chegar, primeiro a ser servido», um princípio de repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária em que a prioridade para o processo de repartição é atribuída de acordo com a ordem cronológica de entrada dos pedidos de capacidade;

(8) «Canal horário», a capacidade de infraestrutura necessária para a circulação de um comboio entre dois pontos durante um determinado período, que é descrita como um trajeto exato com horários para esse comboio, incluindo a origem e o destino, uma data e uma hora de chegada e uma data e uma hora de partida, incluindo qualquer ponto de paragem e horas de partida conexas;

(9) «Especificação da capacidade», um direito de capacidade, que especifica as características comerciais e operacionais da capacidade de infraestrutura relevantes para o candidato em causa e que fornece ao gestor de infraestrutura informações suficientes para preparar canais horários específicos compatíveis com essas características;

(10) «Serviço ferroviário multirredes», um serviço de transporte ferroviário de mercadorias ou de passageiros, nacional ou internacional, explorado em duas ou mais redes geridas por diferentes gestores de infraestrutura. A composição pode ser aumentada e/ou diminuída e as diferentes secções que a constituem podem ter proveniências e destinos diferentes, desde que todos os vagões ou carruagens atravessem pelo menos uma rede explorada por um gestor de infraestrutura diferente;

(11) «Direito de capacidade multirredes», a totalidade dos direitos de capacidade que permitem a prestação de um serviço ferroviário multirredes;

(12) «Repartição de capacidade da infraestrutura», a atribuição de quotas da capacidade total disponível de um elemento de infraestrutura aos diferentes tipos de serviços de transporte ferroviário e às restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura;

---

[11] Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

(13) «Horário de serviço», o conjunto de dados continuamente atualizados que definem todos os movimentos programados de comboios e demais material circulante, numa determinada infraestrutura, expressos pelos direitos de capacidade atribuída durante um período de vigência de um horário de serviço;

(14) «Período de vigência do horário de serviço», o período durante o qual um determinado horário de serviço é válido;

(15) «Obras de infraestrutura», as intervenções na infraestrutura ferroviária para efeitos de desenvolvimento, manutenção, renovação e modernização da infraestrutura ferroviária, na aceção do artigo 3.º, pontos 2-A, 2-C, 2-D e 2-E, da Diretiva 2012/34/UE;

(16) «Entidade reguladora», a entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE;

(17) «Incidente», qualquer ocorrência ou série de ocorrências com a mesma origem que cause perturbações do tráfego ferroviário.

CAPÍTULO II
GESTÃO DA CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA

SECÇÃO 1
Princípios gerais de gestão da capacidade de infraestrutura

Artigo 5.º

Gestão da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura devem gerir a capacidade da infraestrutura ferroviária através de um processo de planeamento e repartição que compreende três fases:

   a) Planeamento estratégico da capacidade a que se refere a secção 2;

   b) Planificação e repartição de capacidade de infraestrutura a que se refere a secção 3;

   c) Adaptação e replanificação da capacidade atribuída a que se refere a secção 4.

2. Para além do conteúdo estabelecido no anexo IV da Diretiva 2012/34/UE, o gestor da infraestrutura deve incluir nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º dessa diretiva uma secção sobre a infraestrutura disponibilizada às empresas ferroviárias, uma secção sobre a gestão da capacidade, uma secção sobre as operações, incluindo a gestão do tráfego, a gestão de perturbações e a gestão de crises e uma secção sobre a gestão do desempenho, em conformidade com o anexo IV.

3. A tomada de decisões relativas à gestão da capacidade a que se refere o n.º 1, incluindo tanto a definição como a avaliação da disponibilidade e a atribuição de direitos de capacidade, deve ser uma função essencial do gestor de infraestrutura, na aceção do artigo 3.º, ponto 2-F, da Diretiva 2012/34/UE. As disposições relativas a funções essenciais estabelecidas nessa diretiva são-lhe aplicáveis.

Artigo 6.º

Quadro europeu para a gestão da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura devem esforçar-se por seguir princípios e procedimentos comuns para a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária. Para o efeito, a ENIM deve desenvolver e adotar um «quadro europeu para a gestão da capacidade», em conformidade com o disposto no capítulo II, até [12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento].

2. O quadro europeu para a gestão da capacidade deve definir princípios e procedimentos comuns para a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e para a coordenação entre gestores de infraestrutura, empresas ferroviárias e outros candidatos, operadores de instalações de serviço ferroviário e outras partes interessadas operacionais.

3. O quadro europeu para a gestão da capacidade deve incluir, pelo menos, os elementos enumerados no anexo III e ser atualizado sempre que necessário, a fim de ter em conta a experiência dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias e de outros candidatos, e com base nas atividades da ENIM.

4. Ao elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, nomeadamente o conteúdo enunciado no anexo IV do presente regulamento, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade. Devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios e procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Artigo 7.º

Candidatos

1. Os candidatos devem apresentar pedidos de capacidade de infraestrutura. A fim de utilizarem essa capacidade de infraestrutura, os candidatos devem nomear uma empresa ferroviária para celebrar um acordo com o gestor de infraestrutura nos termos do artigo 28.º da Diretiva 2012/34/UE. Esta disposição não prejudica o direito que assiste aos candidatos de celebrar acordos-quadro com os gestores de infraestrutura nos termos do artigo 31.º do presente regulamento.

2. O gestor da infraestrutura pode impor condições aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da infraestrutura. Essas condições devem ser adequadas, transparentes e não discriminatórias. Devem constar das especificações da rede, referidas no anexo IV, ponto 1, alínea b). Só podem incidir sobre o fornecimento de uma garantia financeira, que não deve exceder um nível adequado, proporcional ao nível de atividade previsto do candidato, sobre a capacidade de apresentar propostas adequadas para a obtenção de capacidade de infraestrutura.

3. A Comissão pode adotar atos de execução que especifiquem os critérios a adotar para efeitos da aplicação do n.º 2. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Artigo 8.º

Gestão de capacidade de infraestrutura limitada

1. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que a capacidade de infraestrutura limitada seja gerida em conformidade com os princípios estabelecidos no artigo 26.º

da Diretiva 2012/34/UE e no artigo 2.º do presente regulamento em todas as fases do processo de gestão da capacidade a que se refere o artigo 5.º.

2. Ao tomar decisões sobre a capacidade limitada, os gestores de infraestrutura devem ter em conta as orientações estratégicas sobre a utilização da capacidade de infraestrutura prestadas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3.

   Sem prejuízo das regras em matéria de auxílios estatais, se for caso disso, os Estados-Membros podem conceder ao gestor de infraestrutura uma compensação correspondente às eventuais perdas de receitas exclusivamente resultantes da necessidade de seguir as orientações estratégicas relativas à utilização da capacidade de infraestrutura ferroviária.

3. Os gestores de infraestrutura devem planear e atribuir, tanto quanto possível, capacidades limitadas através do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º, envolvendo os candidatos afetados e dando origem a soluções consensuais para necessidades e pedidos de capacidade divergentes.

4. Se o mecanismo a que se refere o n.º 3 não resultar numa resolução satisfatória de necessidades e pedidos de capacidade divergentes, os gestores de infraestrutura devem gerir a capacidade limitada ou resolver conflitos através de procedimentos objetivos, transparentes e não discriminatórios.

   Esses procedimentos devem avaliar opções alternativas para a utilização da capacidade de infraestrutura, com base nos seguintes critérios socioeconómicos e ambientais, sob reserva da disponibilidade de dados:

   a) Custos de exploração para os operadores de serviços de transporte ferroviário e respetivo impacto nos preços para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;

   b) Custos relacionados com o tempo para os clientes dos serviços de transporte ferroviário;

   c) Conectividade e acessibilidade para as pessoas e as regiões servidas pelos serviços de transporte ferroviário;

   d) Emissões de gases com efeito de estufa, poluentes atmosféricos locais, ruído e outros custos externos dos serviços de transporte ferroviário e das suas alternativas prováveis;

   e) Implicações para a segurança e a saúde pública dos serviços de transporte ferroviário e das suas alternativas prováveis.

5. A ENIM deve elaborar e adotar os procedimentos referidos no n.º 4 e incluí-los no quadro da UE para a gestão da capacidade referido no artigo 6.º. Os procedimentos envolvem as etapas seguintes:

   a) Conceber cenários alternativos para repartir a capacidade disponível por diferentes tipos de serviços de transporte ferroviário, envolvendo, sempre que possível, a disponibilização de capacidade alternativa noutros trajetos ou horários alternativos com características comparáveis;

   b) Avaliar e classificar os cenários com base em metodologias objetivas e transparentes, tendo em conta os critérios socioeconómicos e ambientais estabelecidos no n.º 4;

c) Selecionar o cenário com a classificação mais elevada com base na avaliação referida na alínea b) e alterar a definição do modelo de capacidade e do plano de oferta de capacidade em conformidade.

6. A ENIM deve desenvolver as metodologias referidas no n.º 5, alínea b). Os parâmetros dessas metodologias devem permitir ter em conta as circunstâncias locais ou nacionais com base em abordagens aceites e em dados empíricos. A ENIM deve incluir essas metodologias no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

7. Tendo em conta a experiência adquirida com a preparação e aplicação do quadro a que se refere o n.º 6, a Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam os procedimentos, critérios e metodologias específicos a aplicar para a gestão de capacidade limitada. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Artigo 9.º

Informações sobre a capacidade de infraestrutura

1. Os gestores de infraestrutura devem fornecer às partes interessadas, em especial aos candidatos, aos potenciais candidatos e às entidades reguladoras, informações exatas e atualizadas sobre a disponibilidade da capacidade de infraestrutura ao longo de todo o processo de gestão da capacidade, incluindo na fase de planeamento estratégico referida na secção 2, durante os processos de planificação e repartição previstos na secção 3 e sempre que se verifiquem alterações da capacidade atribuída, tal como referido na secção 4.

   Os gestores de infraestrutura devem publicar sem demora qualquer atualização do plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º e do horário de serviço a que se refere o artigo 30.º.

2. Os gestores de infraestrutura devem publicar as informações referidas no n.º 1 nos termos do artigo 62.º, n.º 5, e contribuir para a elaboração das especificações pertinentes nos termos do artigo 62.º, n.º 3.

3. A pedido dos candidatos, os gestores de infraestrutura devem fornecer as informações referidas no n.º 1 com base em especificações concretas das necessidades comerciais e operacionais («avaliações de viabilidade»). No caso dos serviços transfronteiriços, os gestores de infraestrutura devem receber e responder a esses pedidos num único local e numa única operação ou através de uma interface única.

Artigo 10.º

Restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura e de infraestruturas degradadas

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 7.º-C e 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE, os gestores de infraestrutura devem planear as obras de infraestrutura de acordo com o programa de atividades e os planos de investimento e financiamento referidos no artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE. Se as alterações a esses planos após a adoção do programa de atividades afetarem ou forem suscetíveis de afetar o planeamento das obras de infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve apresentar

uma panorâmica dessas alterações e do seu impacto provável nas especificações da rede.

2. Ao planear as obras de infraestrutura, o gestor da infraestrutura deve atuar em conformidade com o artigo 2.º, n.º 3, e com o artigo 3.º.

   Em especial, o gestor da infraestrutura deve ter em conta, de forma equilibrada, o impacto das obras de infraestrutura na sua própria gestão dos ativos e na sua situação financeira, bem como o impacto operacional e financeiro sobre todos os candidatos afetados.

3. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre as obras de infraestrutura no contexto dos mecanismos de coordenação a que se refere o artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/CE e, no que respeita aos serviços ferroviários transfronteiriços, nos termos do artigo 54.º do presente regulamento.

4. O gestor de infraestrutura deve planear, informar e consultar os candidatos sobre as restrições de capacidade resultantes das obras de infraestrutura com antecedência suficiente, tendo em conta o impacto estimado nas empresas ferroviárias. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem respeitar o calendário estabelecido no anexo I, secção 3.

   No que diz respeito às restrições de capacidade com um impacto significativo na capacidade à disposição dos candidatos, estes podem solicitar ao gestor de infraestrutura que apresente um planeamento alternativo para a restrição de capacidade, a fim de identificar e selecionar uma opção que tenha em conta, de forma equilibrada, os impactos nos candidatos e nos gestores de infraestrutura. O gestor de infraestrutura deve facultar a esses candidatos um planeamento indicativo da capacidade alternativa disponível durante a restrição de capacidade.

   O planeamento indicativo deve abranger tanto a linha afetada como as linhas alternativas e deve constar do modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

5. Os gestores de infraestrutura devem ter em conta e atenuar o impacto das obras de infraestrutura no tráfego transfronteiriço. Os gestores de infraestrutura devem coordenar, nos termos do artigo 53.º, todas as obras de infraestrutura nas linhas referidas no artigo 53.º, n.º 3, bem como quaisquer outras obras de infraestrutura com impacto transfronteiriço significativo.

   A coordenação deve incidir, em especial, na otimização do calendário das obras de infraestrutura e na oferta de capacidade alternativa na linha afetada e em trajetos alternativos, tendo em conta as necessidades operacionais e comerciais dos candidatos.

6. As reduções da capacidade ou do desempenho da infraestrutura abaixo dos seus valores de projeto resultantes da degradação dos ativos, como sejam reduções da velocidade admissível ou da carga por eixo, devem também ser consideradas restrições de capacidade. As obrigações de informação estabelecidas no artigo 9.º são aplicáveis a essas restrições.

7. Os gestores de infraestrutura devem publicar, o mais rapidamente possível, informações e consultar os candidatos sobre as restrições temporárias de capacidade previstas, o seu impacto na capacidade disponível para fins comerciais e na capacidade alternativa.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para alterar o anexo I, secção 3, com vista a reduzir o impacto das restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura no tráfego ferroviário, tendo simultaneamente em conta considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas afetadas.

SECÇÃO 2
PLANEAMENTO ESTRATÉGICO DA CAPACIDADE

Artigo 11.º

Planeamento estratégico da capacidade

1. O planeamento estratégico da capacidade deve incluir todas as atividades previstas nos artigos 12.º a 25.º.

2. O planeamento estratégico da capacidade deve resultar na seguinte sequência de documentos de planeamento, que apresentam um grau de pormenor cada vez maior sobre a capacidade disponível:

   a) A estratégia em matéria de capacidade a que se refere o artigo 16.º;

   b) O modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º;

   c) O plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

   O conteúdo e o calendário de preparação dessas prestações concretas constam do anexo I, secções 1 e 2.

   Os gestores de infraestrutura devem adotar os documentos de planeamento como base para a fase seguinte do processo de planeamento.

   A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º para alterar o anexo I, secções 1 e 2, a fim de assegurar um processo de planeamento estratégico eficiente e refletir as preocupações operacionais dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, tendo em conta a experiência da ENIM, dos gestores de infraestrutura, dos candidatos e de outras partes interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da ENRRB na aplicação da presente secção.

3. Sem prejuízo do princípio da independência da gestão estabelecido no artigo 4.º da Diretiva 2012/34/UE, os Estados-Membros podem prestar ao gestor de infraestrutura orientações estratégicas baseadas nas estratégias indicativas de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE. Essas orientações podem abranger/conter, em especial:

   a) Objetivos gerais da política ferroviária nacional relevantes para o planeamento estratégico da capacidade no âmbito do presente regulamento;

   b) Uma perspetiva sobre o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, tendo em conta os planos e estratégias pertinentes a nível nacional ou regional e os planos de trabalho dos corredores europeus de transporte referidos no artigo 53.º do [novo Regulamento RTE-T];

   c) Requisitos e orientações gerais relativos à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária, que o gestor de infraestrutura deve ter em conta no planeamento estratégico da capacidade, em especial no que se refere a

infraestruturas altamente utilizadas e congestionadas a que se refere o artigo 21.º;

d) Uma perspetiva sobre o desenvolvimento previsto dos serviços ferroviários explorados ao abrigo de obrigações de serviço público, tendo em conta, se necessário, os pontos de vista das autoridades regionais ou locais envolvidas.

Os Estados-Membros devem estabelecer coordenação entre si para assegurar a coerência entre as orientações estratégicas que prestam em conformidade com o presente número, com vista a apoiar o desenvolvimento de serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias.

4. O planeamento estratégico da capacidade não implica a concessão de direitos de capacidade a candidatos individuais, em conformidade com o artigo 26.º.

Artigo 12.º

Requisitos gerais para a gestão estratégica da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura devem ter em conta, de forma equilibrada, equitativa e não discriminatória, todos os tipos de serviços de transporte ferroviário para os quais possam receber pedidos de capacidade, independentemente do seu volume, dimensão do mercado a jusante, estabilidade entre horários consecutivos, regularidade ou frequência num determinado período de vigência do horário de serviço.

2. No planeamento estratégico da capacidade, em especial no modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º, os gestores de infraestrutura devem estabelecer uma distinção entre, pelo menos, os seguintes tipos de serviços de transporte ferroviário:

a) Serviços de transporte de mercadorias;

b) Serviços interurbanos de passageiros (longo curso);

c) Serviços urbanos e regionais de passageiros.

Se necessário, à luz da experiência adquirida com a aplicação do presente regulamento, a ENIM pode definir uma lista mais pormenorizada que estabeleça uma maior distinção entre os tipos de serviços de transporte ferroviário. A fim de apoiar a coerência transfronteiriça do processo de planeamento estratégico, deve ser incluída uma lista harmonizada no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

3. No planeamento estratégico da capacidade, em especial no modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º, os gestores de infraestrutura devem indicar a capacidade previamente planeada adequada para a prestação de serviços de transporte multirredes.

4. O planeamento estratégico da capacidade deve também ter em conta:

a) A estrutura observada e a evolução da procura de capacidade de infraestrutura, identificada através da repartição de capacidade em períodos de vigência de horários de serviço anteriores e do acompanhamento do mercado a que se refere o artigo 15.º da Diretiva 2012/34/UE;

b) A evolução prevista das necessidades de transporte e da consequente procura de serviços de transporte ferroviário e de capacidade de infraestrutura, identificadas através da análise referida no artigo 15.º do presente regulamento;

c) O contributo da consulta dos candidatos atuais e potenciais, em conformidade com o artigo 13.º;

d) O desenvolvimento esperado ou previsto da capacidade de infraestrutura, em especial conforme identificado na estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE e no programa de atividades do gestor de infraestrutura a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE;

e) As obras de infraestrutura previstas que se espera venham a afetar a rede;

f) As características dos diferentes mercados de transporte ferroviário, nomeadamente no que diz respeito ao seguintes aspetos:

i) Velocidade;

ii) Frequência;

iii) tolerância para desvios em relação ao canal horário atribuído,

iv) possibilidade de reorientar, replanificar ou substituir serviços por outros modos de transporte em caso de perturbações da rede,

v) volatilidade da procura de transporte ferroviário e consequente necessidade de planear os serviços ferroviários num horizonte temporal diferente.

5. O planeamento estratégico da capacidade deve refletir a capacidade atribuída através de acordos-quadro e do planeamento contínuo.

6. O planeamento estratégico da capacidade abrange as linhas da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T referidas no artigo 6.º e no anexo I do [novo Regulamento RTE-T]. Os gestores de infraestrutura podem incluir outras linhas e nós da rede que gerem.

O planeamento estratégico da capacidade deve ser efetuado a um nível suficientemente pormenorizado para permitir o planeamento da capacidade para secções específicas da rede. Para o efeito, a rede deve ser representada por nós e secções que permitam ter em conta as características relevantes da oferta e da procura de capacidade.

Estes nós e secções devem ser indicados no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

7. O planeamento estratégico da capacidade deve abranger um período correspondente pelo menos aos cinco anos subsequentes. Os gestores de infraestrutura podem alargar esse período por mais de cinco anos, nomeadamente para apoiar o desenvolvimento da infraestrutura no âmbito da estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE.

8. Os gestores de infraestrutura devem rever e atualizar regularmente os resultados do planeamento estratégico da capacidade, tendo em conta, nomeadamente, o seguinte:

a) O desenvolvimento da infraestrutura ferroviária;

b) Variações na procura de capacidade de infraestrutura no mercado;

c) Os resultados dos processos de repartição descritos nas secções 3 e 4 em períodos de vigência de horários de serviço anteriores, incluindo o grau de utilização da capacidade de infraestrutura pelos candidatos;

d) Conhecimentos retirados da gestão do tráfego realizada em conformidade com o capítulo III;

e) O resultado da gestão de perturbações e de crises realizada em conformidade com o capítulo III;

f) Os resultados da análise de desempenho em conformidade com o capítulo IV.

9. A ENIM deve elaborar orientações que estabeleçam princípios, procedimentos e metodologias comuns para o planeamento estratégico da capacidade. Deve incluir essas orientações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º do presente regulamento. Essas orientações devem conter, pelo menos, os elementos enumerados no anexo III do presente regulamento. Os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta essas orientações nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE. Devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios, procedimentos e metodologias comuns estabelecidos nas orientações.

Artigo 13.º

Consulta das partes interessadas sobre o planeamento estratégico da capacidade

1. Os gestores de infraestrutura devem consultar todas as partes interessadas operacionais sobre o planeamento estratégico da capacidade em conformidade com o artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE.

2. Os gestores de infraestrutura devem consultar todas as partes interessadas operacionais que exploram serviços ferroviários multirredes sobre o planeamento estratégico da capacidade, em conformidade com os artigos 53.º e 54.º.

Artigo 14.º

Coordenação do planeamento estratégico da capacidade entre gestores de infraestrutura

1. Os gestores de infraestrutura devem coordenar as suas atividades relacionadas com o planeamento estratégico da capacidade em conformidade com o artigo 53.º.

A coordenação deve assegurar especificamente:

a) A coerência do planeamento estratégico em todas as redes em causa, em especial no que diz respeito à estratégia de capacidade, ao modelo de capacidade e ao plano de oferta de capacidade, ao planeamento das obras de infraestrutura e aos planos de contingência;

b) A consideração adequada das necessidades de capacidade dos serviços ferroviários multirredes na estratégia de capacidade, no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade;

c) Uma análise do desempenho do planeamento estratégico da capacidade e dos respetivos resultados em conformidade com o capítulo IV;

d) A participação de todas as partes interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário («ENRRB»), dos coordenadores europeus e, se necessário, das autoridades dos Estados-Membros e de outras partes interessadas.

2. A ENIM deve ter em conta todas as queixas pertinentes apresentadas pelos candidatos ou potenciais candidatos sobre os documentos de planeamento referidos

no artigo 11.º, n.º 2, e solicitar informações adicionais às entidades envolvidas na coordenação nos termos do artigo 53.º e às partes interessadas operacionais consultadas nos termos do artigo 54.º, antes de adotar um parecer ou recomendação para melhorar a coerência desses documentos de planeamento. A ENIM deve partilhar o seu parecer sobre os projetos de documentos de planeamento com a ENRRB ou informar esta última da não emissão de um parecer. A ENRRB delibera nos termos do artigo 65.º, n.º 3.

3. Os gestores de infraestrutura devem ter em conta todas as recomendações adotadas pela ENIM nos termos do n.º 2. Caso não sigam a recomendação, os gestores de infraestrutura devem explicar as razões para não o fazer nos documentos de planeamento. A ENRRB deve acompanhar o processo de coordenação e a sua aplicação. Deve informar a Comissão dos seus pontos de vista sobre a necessidade de corrigir eventuais deficiências do processo de coordenação.

Artigo 15.º

Análise da evolução esperada do mercado dos transportes

1. Os gestores de infraestrutura e a ENIM devem acompanhar e analisar regularmente os mercados dos transportes, a fim de fundamentar a sua estratégia comercial global, a sua gestão da capacidade e de situações de emergência e as suas decisões de investimento. Os gestores de infraestrutura devem comunicar os resultados desta análise a outras partes interessadas para fins semelhantes, incluindo os coordenadores europeus.

2. Para efeitos do presente regulamento, a análise do mercado dos transportes a que se refere o n.º 1 deve, em especial, contribuir para o planeamento estratégico da capacidade a que se refere o artigo 11.º, para a repartição de capacidade da infraestrutura a que se refere o artigo 25.º e para a repartição de capacidade com base no mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º.

3. A ENIM deve realizar um estudo sobre o mercado europeu dos transportes que abranja o transporte de passageiros e de mercadorias num contexto multimodal, o mais tardar até [31 de dezembro de 2028]. O estudo deve incidir, em especial, sobre os seguintes aspetos:

   a) As projeções da procura de transporte de passageiros e de mercadorias para todos os modos de transporte na União;

   b) Estimativas do potencial para aumentar o volume do transporte ferroviário, tanto de passageiros como de mercadorias, e as condições necessárias para alcançar esse crescimento;

   c) Se possível, uma repartição geográfica dos fluxos de transporte previstos que contribua para o planeamento estratégico da capacidade.

4. A ENIM deve consultar os candidatos, os clientes dos serviços de transporte ferroviário e as respetivas associações, bem como as autoridades públicas nacionais e da UE, sobre os termos de referência do estudo, em especial no que diz respeito ao objetivo do estudo e ao processo de participação das partes interessadas.

5. A ENIM deve rever e atualizar o estudo conforme adequado e, em qualquer caso, pelo menos de cinco em cinco anos.

Artigo 16.º

Estratégia de capacidade

1. O gestor de infraestrutura deve adotar uma estratégia de capacidade que defina as suas expectativas quanto à evolução futura da procura e da oferta de capacidade de infraestrutura ferroviária e a sua visão sobre a forma de contemplar essa evolução.

   A estratégia de capacidade deve servir de instrumento de comunicação, consulta e coordenação entre as partes interessadas operacionais.

2. A estratégia de capacidade deve conter informações sobre o desenvolvimento futuro da infraestrutura ferroviária, uma perspetiva da evolução da procura de diferentes serviços de transporte ferroviário e quaisquer outras informações pertinentes sobre a disponibilidade e a utilização da infraestrutura ferroviária.

3. A estratégia de capacidade deve incluir um mapa estratégico de trajetos que defina o seguinte:

   a) O âmbito geográfico da estratégia de capacidade a que se refere o artigo 16.º, do modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e do plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º;

   b) As linhas alternativas consideradas em caso de restrições de capacidade a que se refere o artigo 10.º no contexto dos planos de contingência a que se refere o artigo 19.º.

   O mapa estratégico de trajetos deve ser incluído no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

4. O gestor de infraestrutura deve preparar, publicar e atualizar regularmente a estratégia de capacidade em conformidade com o calendário e o conteúdo estabelecidos no anexo I, secção 2.

5. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre a estratégia de capacidade, em conformidade com o artigo 13.º, e coordenar as estratégias de capacidade com outros gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 14.º.

Artigo 17.º

Modelo de capacidade

1. O gestor de infraestrutura deve estabelecer um modelo de capacidade que aperfeiçoe a estratégia de capacidade com base nos resultados das atividades de consulta e coordenação referidas nos artigos 13.º e 14.º.

   O modelo de capacidade deve apoiar a consideração equilibrada das necessidades de capacidade dos diferentes segmentos dos serviços de transporte ferroviário e das necessidades dos gestores de infraestrutura de manter, renovar e desenvolver (modernização de infraestruturas existentes e construção de novas) a infraestrutura ferroviária. Este modelo deve servir de instrumento de comunicação, consulta e coordenação do planeamento estratégico da capacidade entre as partes interessadas operacionais.

2. O modelo de capacidade deve, no mínimo, prestar informações sobre o volume total da capacidade disponível por secção da rede, bem como as quotas da capacidade reservada para diferentes segmentos de serviços de transporte ferroviário e para as

restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura. Os gestores de infraestrutura devem preparar e publicar o modelo de capacidade para cada período de vigência do horário de serviço e atualizá-lo regularmente em conformidade com o conteúdo e o calendário estabelecidos no anexo I, secções 1 e 2.

3. Os gestores de infraestrutura devem documentar e, se for caso disso, justificar qualquer divergência entre o modelo de capacidade e a estratégia de capacidade relativamente ao mesmo período de vigência do horário de serviço. Sempre que necessário, a estratégia de capacidade deve ser revista à luz da evolução registada desde a adoção ou a última atualização da estratégia de capacidade.

4. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre o modelo de capacidade, em conformidade com o artigo 13.º, e coordenar as estratégias de capacidade com outros gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 14.º.

Artigo 18.º

Plano de oferta de capacidade

1. O gestor de infraestrutura deve elaborar um plano de oferta de capacidade com vista a fornecer informações exaustivas sobre:

   a) A capacidade de infraestrutura disponível para repartição pelos candidatos;

   b) A capacidade de infraestrutura não disponível para repartição.

   O plano de oferta de capacidade deve constituir a base para a repartição de capacidade.

2. Os gestores de infraestrutura devem publicar o plano de oferta de capacidade para cada período de vigência do horário de serviço, o mais tardar, no prazo fixado no anexo I, secção 2, e atualizá-lo continuamente até ao final do período de vigência do horário de serviço a que se refere esse plano. O plano de oferta de capacidade deve ser apresentado para cada dia do período de vigência do horário de serviço em causa.

3. Os gestores de infraestrutura devem elaborar o plano de oferta de capacidade com base nos resultados do processo de planeamento estratégico da capacidade a que se referem os artigos 11.º a 17.º e o anexo I, secções 1 e 2.

   Os gestores de infraestrutura devem documentar e, se for caso disso, justificar qualquer divergência entre o plano de oferta de capacidade e o modelo de capacidade relativamente ao mesmo período de vigência do horário de serviço.

4. Os gestores de infraestrutura podem indicar no plano de oferta de capacidade a capacidade de infraestrutura como previamente planeada. A capacidade previamente planeada é a capacidade para a qual o gestor de infraestrutura define as características e os volumes da capacidade disponível para os pedidos dos candidatos, estabelece as regras para a repartição dessa capacidade e define o processo através do qual essa capacidade pode ser solicitada, em conformidade com o artigo 20.º. As características, regras e processos de repartição especificados devem ser tidos em conta na repartição da capacidade previamente planeada.

5. A capacidade previamente planeada deve ser apresentada no plano de oferta de capacidade sob a forma de objetos de capacidade, tal como referido no artigo 20.º, que especifiquem o volume e as características da capacidade e que estejam

associados às regras e processos de repartição através dos quais essa capacidade é disponibilizada.

6. Sob reserva do disposto no n.º 7, o plano de oferta de capacidade deve incluir os seguintes elementos:

   a) Capacidade disponível para repartição pelos candidatos para o período de vigência do horário de serviço a que se refere o plano de oferta de capacidade:

      i) capacidade que não tenha sido previamente planeada pelo gestor de infraestrutura,

      ii) capacidade que tenha sido previamente planeada pelo gestor de infraestrutura;

   b) Capacidade não disponível para repartição pelos candidatos:

      i) capacidade reservada a obras de infraestrutura com impacto comercial e operacional significativo para os candidatos e as empresas ferroviárias, tal como referido no anexo I, secção 3,

      ii) capacidade reservada a períodos regulares que permita planificar obras de infraestrutura com impactos limitados numa fase posterior,

      iii) capacidade já atribuída através de acordos-quadro em conformidade com o artigo 31.º ou através do processo de planeamento contínuo plurianual, em conformidade com o artigo 33.º,

      iv) capacidade reservada para fins diferentes dos referidos nas subalíneas i), ii) e iii), que devem ser claramente indicados pelo gestor de infraestrutura.

   O plano de oferta de capacidade deve indicar as restrições aplicáveis à utilização da infraestrutura especializada a que se refere o artigo 24.º.

7. Os gestores de infraestrutura devem incluir no plano de oferta de capacidade os elementos enumerados no n.º 6, alínea b), para a infraestrutura ferroviária que gerem.

   Os gestores de infraestrutura devem incluir no plano de oferta de capacidade todos os elementos enumerados no n.º 6 para todas as linhas e nós incluídos na rede principal e na rede principal alargada da RTE-T, tal como definidas no [novo Regulamento RTE-T].

   Os gestores de infraestrutura podem incluir no plano de oferta de capacidade os elementos referidos no n.º 6 para outras linhas e nós da rede que gerem.

8. Quando procedem ao planeamento prévio da capacidade em conformidade com o n.º 6, alínea a), subalínea ii), os gestores de infraestrutura devem seguir os princípios estabelecidos no artigo 8.º, n.º 4.

   Os gestores de infraestrutura devem planear previamente a capacidade com base nas orientações estratégicas dos Estados-Membros nos termos do artigo 11.º, n.º 3, nos resultados da consulta dos candidatos nos termos do artigo 13.º e na coordenação entre gestores de infraestrutura nos termos do artigo 14.º.

9. A entidade reguladora deve analisar o plano de oferta de capacidade e pode tomar uma decisão a fim de exigir ao gestor de infraestrutura que altere o plano de oferta de capacidade. A decisão da entidade reguladora deve ter em conta eventuais pareceres ou recomendações da ENIM que tenham sido emitidos.

10. A ENIM deve adotar orientações e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, que estabeleçam o seguinte:

a) Os meios de publicação do plano de oferta de capacidade, incluindo serviços, ferramentas, funções e interfaces digitais;

b) O processo de consulta dos candidatos sobre o plano de oferta de capacidade.

Artigo 19.º

Planos de contingência

1. Os gestores de infraestrutura devem pôr em prática e aplicar um processo contínuo de planeamento de contingência de modo a estarem preparados para perturbações do funcionamento da rede e para outras situações de crise que afetem o tráfego ferroviário.

Os planos de contingência devem constituir a base para a gestão do tráfego, a gestão de perturbações e a gestão de crises, em conformidade com o artigo 42.º, a fim de permitir uma reação rápida nessas situações e minimizar o seu impacto no tráfego ferroviário.

Os gestores de infraestrutura devem documentar os resultados do planeamento de contingência num plano de contingência.

2. Os planos de contingência devem incluir, em especial:

a) A designação de trajetos alternativos que permitam reorientar o tráfego em caso de indisponibilidade das linhas incluídas na rede principal e na rede principal alargada da RTE-T, tal como estabelecido no artigo 6.º e no anexo I do [novo Regulamento RTE-T];

b) Um planeamento indicativo da capacidade de infraestrutura disponível nos trajetos alternativos designados em conformidade com a alínea a), proporcionando transparência quanto à capacidade de infraestrutura disponível nessas linhas, que pode ser utilizada em caso de incidentes e, em especial, de perturbações da rede, em conformidade com o artigo 46.º;

c) A definição de regras e procedimentos para a gestão do tráfego e das crises, incluindo em relação à partilha de informações entre gestores de infraestrutura, outras partes interessadas operacionais e outros intervenientes, como as autoridades públicas responsáveis pelo transporte ferroviário ou pela segurança e a resposta a emergências, bem como dos critérios de ativação desses procedimentos;

d) A identificação e a lista dos organismos a notificar em caso de incidentes graves ou de perturbações graves da circulação ferroviária;

e) Quaisquer outros preparativos necessários para efetuar a gestão de perturbações e a gestão de crises, em conformidade com o artigo 42.º e com o quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises a que se refere o artigo 44.º.

3. Os gestores de infraestrutura devem assegurar a coerência dos planos de contingência com o planeamento estratégico da capacidade, em especial a estratégia de capacidade, o modelo de capacidade, o plano de oferta de capacidade e o planeamento das obras de infraestrutura a que se refere o artigo 10.º.

4. Os resultados dos planos de contingência, em especial a designação de linhas alternativas em conformidade com o n.º 2, alínea a), e o planeamento indicativo da capacidade para linhas alternativas em conformidade com o n.º 2, alínea b), devem ser incluídos no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade.

5. A Comissão deve adotar atos de execução que especifiquem o procedimento e os critérios a seguir para a aplicação do n.º 2, em especial no caso de situações que tenham um impacto potencial no tráfego transfronteiriço. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Artigo 20.º

Critérios e procedimentos para a repartição de capacidade previamente planeada e para a definição de objetos de planeamento

1. Os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade previamente planeada incluída no plano de oferta de capacidade referido no artigo 18.º através de critérios e procedimentos transparentes e não discriminatórios.

2. Os objetos de planeamento da capacidade devem definir as características e propriedades dos diferentes tipos de capacidade previamente planeada, incluindo a capacidade disponível para pedidos dos candidatos, a capacidade reservada para obras de infraestrutura e a capacidade já atribuída. Essas características e propriedades devem incluir todos os aspetos relevantes para tipos específicos de capacidade previamente planeada, tais como o trajeto, o calendário, a velocidade mínima garantida ou exigida, a compatibilidade técnica entre o material circulante e a infraestrutura, os parâmetros e o número de faixas horárias incluídas.

3. A ENIM deve desenvolver um quadro comum para os critérios e procedimentos a que se refere o n.º 1 e incluí-lo no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. Esse quadro comum deve equilibrar os benefícios da reserva de capacidade para tipos específicos de serviços ferroviários ou processos de repartição com a necessidade de assegurar flexibilidade para atender às necessidades do mercado em matéria de repartição de capacidade. Para o efeito, o quadro comum deve prever a possibilidade de ter em conta pedidos de direitos de capacidade que não sejam coerentes com a capacidade previamente planeada no contexto do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º.

4. A ENIM deve elaborar e adotar especificações formais para os objetos de planeamento de capacidade em formato legível por pessoas e por máquina. A ENIM deve incluir essas especificações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. Com base na sua experiência na aplicação do presente artigo, a ENIM deve fornecer informações à Comissão sobre eventuais alterações das especificações técnicas de interoperabilidade previstas na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, em conformidade com o artigo 62.º, n.º 3, do presente regulamento.

Artigo 21.º

Infraestrutura de utilização intensiva e congestionada

1. O gestor da infraestrutura deve declarar sem demora um elemento da infraestrutura de utilização intensiva ou congestionada, se se verificar pelo menos uma das seguintes condições:

   a) A utilização da capacidade excedeu os valores-limite para infraestruturas de utilização intensiva ou congestionadas durante os períodos de referência estabelecidos no anexo II, ponto 1, no período de vigência anterior ou atual do horário de serviço;

   b) Os resultados do planeamento estratégico da capacidade realizado em conformidade com a presente secção indicam que as necessidades de capacidade expressas durante as fases de planeamento estratégico da capacidade excedem a capacidade disponível para repartição durante um determinado período de vigência do horário de serviço;

   c) As obras de infraestrutura de que decorrem restrições de capacidade programadas em conformidade com o artigo 10.º resultam numa redução da capacidade.

2. A declaração a que se refere o n.º 1 deve especificar o período de vigência do horário de serviço e o elemento da infraestrutura, bem como os períodos específicos a que se refere.

3. Os pedidos de capacidade individuais divergentes apresentados para atribuição durante o horário de serviço não devem constituir motivo para declarar um elemento da infraestrutura de utilização intensiva ou congestionada, a menos que estejam preenchidas as condições estabelecidas no n.º 1.

4. Caso uma infraestrutura tenha sido declarada de utilização intensiva ou congestionada, o gestor de infraestrutura deve proceder a uma análise da capacidade nos termos do artigo 22.º, exceto se já estiver a ser aplicado um plano de reforço da capacidade nos termos do artigo 23.º.

5. No caso dos elementos de infraestrutura declarados de utilização intensiva ou congestionada, os gestores de infraestrutura devem reservar capacidade no plano de oferta de capacidade referido no artigo 18.º, tendo em conta os resultados da análise da capacidade a que se refere o artigo 22.º.

6. Caso as taxas a que se refere o artigo 31.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE não tenham sido aplicadas ou não tenham produzido resultados satisfatórios e a infraestrutura tenha sido declarada congestionada, o gestor de infraestrutura deve aplicar um procedimento de repartição de capacidade limitada com base em critérios transparentes e objetivos. Esse procedimento deve ser aplicado em conformidade com o artigo 8.º do presente regulamento e estabelecido, juntamente com os critérios aplicáveis, nas especificações da rede.

7. Os gestores de infraestrutura devem indicar a infraestrutura declarada de utilização intensiva ou congestionada no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

8. Os procedimentos a seguir e os critérios a adotar caso uma infraestrutura esteja congestionada devem constar das especificações da rede e respeitar eventuais medidas e critérios adotados em conformidade com o n.º 7.

9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º para alterar o anexo II, a fim de assegurar uma gestão eficiente da capacidade de infraestruturas de utilização intensiva ou congestionadas e refletir as preocupações

operacionais dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, tendo em conta a experiência da ENIM, dos gestores de infraestrutura, dos candidatos e de outras partes interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da ENRRB na aplicação do presente artigo.

Artigo 22.º

Análise de capacidade em caso de infraestruturas de utilização intensiva ou congestionadas

1. O gestor de infraestrutura deve efetuar uma análise da capacidade no prazo de seis meses a contar da declaração da infraestrutura de utilização intensiva ou congestionada.

   A análise de capacidade deve determinar os condicionalismos da capacidade da infraestrutura que impedem a inclusão das necessidades de capacidade expressas pelos candidatos no modelo de capacidade ou no plano de oferta de capacidade, ou que impedem que os pedidos de capacidade de infraestrutura sejam adequadamente satisfeitos.

   A análise de capacidade deve também incluir um primeiro conjunto de medidas possíveis a ter em conta a curto, médio e longo prazo para aliviar o congestionamento e aumentar a disponibilidade de capacidade.

2. A análise de capacidade deve contemplar as características da infraestrutura, em termos de capacidade, competências e interoperabilidade, procedimentos de operação, natureza dos diferentes serviços explorados e reflexo de todos estes fatores na capacidade da infraestrutura. As medidas a ponderar devem incluir, em especial, alterações de itinerário, reprogramações de horários de serviço, alterações de velocidade, harmonização de procedimentos operacionais e beneficiações da infraestrutura.

3. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre o projeto de análise de capacidade, em conformidade com o artigo 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE e, se a secção da infraestrutura em causa fizer parte de um corredor europeu de transporte, em conformidade com o artigo 54.º.

   O gestor de infraestrutura deve tornar públicos os resultados da análise de capacidade. A ENIM deve assegurar que estas publicações sejam facilmente acessíveis.

4. Os gestores de infraestrutura devem ter em conta os resultados das análises de capacidade efetuadas nos termos do presente artigo no planeamento estratégico da capacidade, em especial na estratégia de capacidade, no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade.

   Os resultados da análise de capacidade devem ser apresentados às autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela elaboração da estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária referida no artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE e ao coordenador europeu responsável pelo corredor europeu de transporte em causa.

Artigo 23.º

Plano de reforço da capacidade

1. No prazo de seis meses a contar da conclusão de uma análise de capacidade em conformidade com o disposto no artigo 22.º, o gestor de infraestrutura deve estabelecer um plano de reforço da capacidade.

   O plano de reforço da capacidade deve identificar:

   a) As causas do congestionamento;

   b) A evolução provável do tráfego;

   c) Os condicionalismos do desenvolvimento da infraestrutura;

   d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo prováveis alterações das taxas de acesso.

   Com base numa análise de custo-benefício das eventuais medidas identificadas, o plano de reforço da capacidade deve determinar igualmente as medidas a tomar para reforçar a capacidade da infraestrutura, incluindo um calendário de execução das medidas.

2. O plano de reforço da capacidade deve ser elaborado após consulta dos utilizadores da infraestrutura congestionada em causa em conformidade com o artigo 13.º.

   O plano pode ser sujeito à aprovação prévia do Estado-Membro.

3. O Estado-Membro em causa deve ter em conta os planos de reforço da capacidade aquando da renovação da estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE.

   O coordenador europeu do corredor europeu de transporte em causa deve ter em conta o plano de reforço da capacidade no seu plano de trabalho a que se refere o artigo 53.º do [novo Regulamento RTE-T].

4. Sem prejuízo do disposto no artigo 40.º do presente regulamento, o gestor de infraestrutura deve cessar a aplicação das taxas sobre a infraestrutura em causa nos termos do artigo 31.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/EU, numa das seguintes situações:

   a) O gestor de infraestrutura não apresenta um plano de reforço da capacidade;

   b) O gestor de infraestrutura não obtém progressos com as medidas identificadas no plano de reforço da capacidade.

5. Não obstante o disposto no n.º 4, o gestor de infraestrutura pode, mediante aprovação da entidade reguladora, continuar a aplicar as taxas numa das seguintes situações:

   a) O plano de reforço da capacidade não pode ser realizado por circunstâncias que escapem ao seu controlo;

   b) As opções disponíveis não são económica ou financeiramente viáveis.

Artigo 24.º

Infraestrutura especializada

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, considera-se que a capacidade da infraestrutura está disponível para utilização por todos os tipos de tráfego compatíveis com o trajeto a explorar em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e com as especificações estabelecidas nos atos de execução adotados ao abrigo da mesma.

2. Se existirem trajetos alternativos adequados e se, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 25.º, puder ser demonstrado que tal se justifica do

ponto de vista social, económico e ambiental, o gestor de infraestrutura pode, após consulta das partes interessadas, designar uma determinada infraestrutura para utilização por tipos específicos de tráfego. Nesse caso, o gestor de infraestrutura deve indicar a designação nos documentos de planeamento a que se refere o artigo 11.º, n.º 2, e reservar capacidade para os tipos de tráfego especificados no plano de oferta de capacidade.

Essa designação não deve inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros tipos de tráfego caso exista capacidade disponível.

3. A infraestrutura designada nos termos do n.º 2 deve ser indicada nas especificações da rede, no registo da infraestrutura a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797, na estratégia de capacidade, no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade.

Artigo 25.º

Repartição da capacidade da infraestrutura com base em critérios socioeconómicos e ambientais

1. Caso um elemento da infraestrutura tenha sido declarado de utilização intensiva ou congestionado num período de vigência futuro do horário de serviço, o gestor de infraestrutura deve repartir a capacidade desse elemento de infraestrutura no modelo de capacidade a que se refere o artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º que digam respeito ao período de vigência do horário de serviço em causa.

2. Ao repartir a capacidade da infraestrutura nos termos do n.º 1, o gestor de infraestrutura deve atuar em conformidade com o artigo 8.º.

O gestor de infraestrutura deve ter em conta a necessidade de capacidade para serviços ferroviários multirredes.

SECÇÃO 3
Planificação e repartição de capacidade

Artigo 26.º

Direitos de capacidade

1. Os candidatos podem apresentar ao gestor de infraestrutura, no âmbito do direito público ou privado, pedidos de celebração de acordos para a concessão de direitos de utilização da infraestrutura, em contrapartida de uma taxa prevista no capítulo IV, secção 2, da Diretiva 2012/34/UE.

Os gestores de infraestrutura devem atribuir o direito de utilização da capacidade de infraestrutura aos candidatos sob uma das seguintes formas:

a) Especificações de capacidade;

b) Canais horários.

A ENIM deve definir as características das especificações de capacidade e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º

2. Os gestores de infraestrutura devem converter os direitos de capacidade atribuídos sob a forma de uma especificação da capacidade em direitos de capacidade sob a

forma de canais horários antes da circulação efetiva do comboio, em conformidade com os prazos estabelecidos no anexo I, secções 4, 5 e 6.

3. Podem ser concedidos aos candidatos direitos de capacidade sob a forma de um canal horário por um período máximo correspondente ao período de vigência de um horário de serviço. Os direitos de capacidade sob a forma de especificações de capacidade podem ser atribuídos por um período superior a um período de vigência do horário de serviço, em conformidade com os artigos 31.º e 33.º.

4. Exceto menção contrária no presente regulamento, os direitos e obrigações dos gestores de infraestrutura e dos candidatos em matéria de repartição de capacidade são definidos em contratos ou na legislação dos Estados-Membros.

5. Caso um candidato tencione solicitar capacidade de infraestrutura para explorar um serviço de transporte de passageiros num Estado-Membro em que o direito de acesso à infraestrutura ferroviária seja limitado nos termos do artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE, informa os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras em causa no prazo mínimo de 18 meses antes da entrada em vigor do horário de serviço a que o pedido de capacidade se refere. A fim de poderem avaliar o impacto económico potencial nos contratos de serviço público existentes, as entidades reguladoras em causa asseguram que todas as autoridades competentes que tenham adjudicado um serviço de transporte ferroviário de passageiros nesse itinerário definido num contrato de serviço público, todas as outras autoridades competentes interessadas que tenham o direito de limitar o acesso ao abrigo do artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE e todas as empresas ferroviárias que executem o contrato de serviço público no itinerário desse serviço de transporte de passageiros sejam informadas sem demora injustificada, no prazo máximo de 10 dias.

6. A capacidade atribuída a um candidato não pode ser transferida pelo beneficiário para outra empresa ou outro serviço.

   Qualquer forma de transferência resulta na exclusão de novas atribuições de capacidade.

   A utilização da capacidade por uma empresa ferroviária quando esta exerça as atividades de um candidato que não seja uma empresa ferroviária não é considerada uma transferência.

Artigo 27.º

Métodos de repartição de capacidade

1. Os gestores de infraestrutura devem conceder direitos de capacidade aos candidatos através dos processos de repartição referidos nos artigos 31.º a 34.º.

   Qualquer alteração da capacidade atribuída será igualmente considerada como repartição de capacidade.

2. Os candidatos têm o direito de solicitar direitos de capacidade multirredes e de receber respostas a esses pedidos, num único local e numa única operação. Os gestores de infraestrutura devem cooperar na repartição de capacidade para serviços ferroviários multirredes, incluindo, em especial, os serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias e os serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Os gestores de infraestrutura devem atribuir e gerir direitos de capacidade multirredes em conformidade com o artigo 28.º.

3. Os gestores de infraestrutura devem respeitar o segredo comercial das informações que lhes forem prestadas.

4. Os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade da infraestrutura através de ferramentas e serviços digitais em conformidade com o artigo 62.º.

No caso de direitos de capacidade multirredes, a ENIM deve estabelecer uma interface única ou um sistema comum, em conformidade com o artigo 62.º, a fim de gerir a repartição de capacidade num único local e numa única operação.

5. Ao solicitar ou alterar a capacidade atribuída, os candidatos e os gestores de infraestrutura devem cumprir o disposto no artigo 39.º.

6. O gestor de infraestrutura deve anular um direito de capacidade que, durante pelo menos um mês, tenha sido menos utilizado do que a quota limiar prevista nas especificações da rede, exceto se tal tiver sido provocado por razões não económicas que escapem ao controlo dos candidatos. A ENIM deve definir intervalos para as quotas mínimas e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade referido no artigo 6.º.

A entidade reguladora deve controlar a aplicação transparente e não discriminatória do presente número e investigar eventuais queixas recebidas.

7. Caso o gestor de infraestrutura anule, nos termos do n.º 6, os direitos de capacidade multirredes, a entidade reguladora responsável por esse gestor de infraestrutura deve informar as entidades reguladoras competentes e a ENRRB.

Artigo 28.º

Coordenação da atribuição de direitos de capacidade multirredes

1. Caso receba um pedido de direitos de capacidade multirredes nos termos do artigo 27.º, n.º 2, o gestor de infraestrutura deve estabelecer coordenação com os outros gestores de infraestrutura interessados, nos termos do artigo 53.º.

2. A coordenação deve assegurar em especial:

a) A designação de um ponto de contacto único responsável pela comunicação com o candidato em relação ao pedido de um direito de capacidade multirredes, que deve ser notificado ao candidato sem demora após a receção do pedido;

b) A conformidade do direito de capacidade multirredes com critérios mínimos de qualidade em termos de coerência entre as redes e no que diz respeito as aspetos como a organização do tráfego, os horários, a disponibilidade em diferentes dias de circulação e o estado da atribuição;

c) O desempenho coerente do processo de atribuição de direitos de capacidade multirredes, incluindo, em especial, do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º e do mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º;

d) A coordenação de eventuais alterações dos direitos de capacidade multirredes atribuídos em conformidade com a secção 4, com vista a assegurar a integridade contínua dos direitos de capacidade multirredes.

Se os gestores de infraestrutura não designarem um ponto de contacto único, o gestor de infraestrutura em cuja rede se situa o primeiro lugar de partida é responsável por atuar como ponto de contacto único em relação aos pedidos de informação relacionados com o pedido específico de capacidade.

3. Os gestores de infraestrutura não devem conceder direitos de capacidade de inferior qualidade em resposta aos pedidos de direitos de capacidade multirredes em comparação com os pedidos de capacidade relativos a uma rede única.

4. No que diz respeito à compensação por alterações dos direitos de capacidade a que se refere o artigo 40.º, um direito de capacidade multirredes é considerado um direito de capacidade único. Em especial, uma anulação por motivo de força maior numa rede será considerada uma anulação por motivo de força maior do direito de capacidade ao longo de todo o trajeto por ela abrangido.

5. A ENIM deve definir procedimentos e métodos pormenorizados de aplicação do presente artigo e os requisitos mínimos de qualidade referidos no n.º 2, alínea b), bem como integrá-los no quadro europeu de gestão da capacidade referido no artigo 6.º.

Artigo 29.º

Cooperação em matéria de repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e instalações de serviço

1. Os operadores de instalações de serviço que prestem informações indicativas sobre a capacidade disponível das instalações de serviço, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão[12], devem cooperar com os gestores de infraestrutura para efeitos de oferta por estes últimos de canais horários que incluam a capacidade da instalação ferroviária. Outros operadores de instalações de serviço podem celebrar um acordo com os gestores de infraestrutura para a disponibilização conjunta de capacidade.

2. Os gestores de infraestrutura devem facultar uma lista das instalações de serviço a que se refere o n.º 1 nas especificações da rede.

3. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que os candidatos possam solicitar, num único local, direitos de capacidade de exploração na infraestrutura ferroviária e nas instalações de serviço referidas no n.º 1.

4. Para efeitos do n.º 3, os gestores de infraestrutura e os operadores de instalações de serviço devem coordenar a capacidade e fornecer direitos de capacidade, incluindo capacidade na instalação ferroviária, que satisfaça os requisitos do candidato, ou envidar esforços para proporcionar uma alternativa viável.

5. Os operadores das instalações de serviço a que se refere o n.º 1 devem disponibilizar ao gestor de infraestrutura, mediante pedido ou, se necessário, em tempo real, informações sobre a capacidade disponível, em formato digital, em conformidade com o artigo 62.º.

6. Para efeitos do presente artigo e nos termos do artigo 62.º, a ENIM deve fornecer orientações sobre os requisitos funcionais e técnicos para o intercâmbio de

[12] Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário (JO L 307 de 23.11.2017, p. 1).

informações entre os operadores das instalações ferroviárias e os gestores de infraestrutura para os fins previstos no presente artigo. Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177, os operadores de instalações de serviço podem solicitar a isenção da aplicação do presente artigo. Tais pedidos devem ser apresentados à entidade reguladora, devidamente fundamentados. As entidades reguladoras podem decidir prorrogar uma isenção em casos devidamente justificados.

7. A ENRRB deve acompanhar a aplicação do n.º 7 e formular recomendações sobre os critérios a utilizar na avaliação dos pedidos de isenção.

Artigo 30.º

Horário de serviço

1. Os gestores de infraestrutura devem estabelecer um novo horário de serviço antes do início de cada período de vigência do horário de serviço. O horário de serviço tem a duração de um ano.

   Os gestores de infraestrutura devem iniciar a preparação do horário de serviço aquando da repartição de capacidade através do processo anual de repartição a que se refere o artigo 32.º, tendo em conta os direitos de capacidade atribuídos através de acordos-quadro em conformidade com o artigo 31.º e através do processo de planeamento contínuo a que se refere o artigo 33.º.

2. Os gestores de infraestrutura devem atualizar continuamente o horário de serviço até ao final do respetivo período de vigência, tendo em conta a capacidade atribuída através do processo de planeamento contínuo a que se refere o artigo 33.º, a capacidade atribuída através do processo *ad hoc* a que se refere o artigo 34.º, as alterações dos direitos de capacidade em conformidade com o artigo 39.º e a replanificação no contexto da gestão de perturbações e da gestão de crises nos termos do artigo 41.º.

Artigo 31.º

Repartição de capacidade através de acordos-quadro

1. Um candidato tem o direito de solicitar capacidade de infraestrutura por um período superior ao período de vigência de um horário de serviço. Sem prejuízo do disposto nos artigos 101.º, 102.º e 106.º do TFUE, o gestor de infraestrutura deve repartir essa capacidade através de acordos-quadro celebrados com esse candidato, sob reserva do disposto nos n.ºs 3 e 4.

   Os acordos-quadro devem especificar os direitos de capacidade concedidos sob a forma de uma especificação de capacidade, tal como referido no artigo 26.º, n.º 1, alínea a). Não podem incluir direitos de capacidade sob a forma de um canal horário.

   Os Estados-Membros podem requerer a aprovação prévia dos acordos-quadro à entidade reguladora.

2. Um candidato que seja parte num acordo-quadro deve solicitar a conversão das especificações de capacidade incluídas no acordo-quadro num canal horário correspondente, em conformidade com esse acordo.

3. Os gestores de infraestrutura só devem celebrar acordos-quadro se o direito de capacidade solicitado for coerente com os documentos de planeamento constantes do

planeamento estratégico da capacidade a que se refere o artigo 11.º, n.º 2. Os gestores de infraestrutura devem indicar, nesses documentos de planeamento, a capacidade que tencionam reservar para repartição através de acordos-quadro.

4. Os acordos-quadro não podem inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou por outros serviços. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem fixar as percentagens máximas de capacidade total que podem ser atribuídas através de acordos-quadro e incluí-las nas especificações da rede.

5. Os termos dos acordos-quadro devem poder ser alterados para permitir uma melhor utilização da infraestrutura ferroviária, sem prejuízo do disposto nos artigos 39.º e 40.º.

6. As alterações dos direitos de capacidade atribuídos através de acordos-quadro estão sujeitas a compensação nos termos do artigo 40.º, exceto na situação referida no n.º 5.

7. Os acordos-quadro devem, em princípio, abranger o período indicado no anexo I, ponto 5. O gestor de infraestrutura pode concordar com um período mais curto ou mais longo em casos específicos. Qualquer período superior ao período indicado no anexo I, ponto 5, deve ser justificado pela necessidade de investimentos específicos por parte dos novos operadores ou pela natureza substancialmente inovadora do serviço.

8. No caso de serviços que utilizem uma infraestrutura especializada referida no artigo 24.º e que requeiram investimentos substanciais de longo prazo, devidamente fundamentados pelo candidato, podem ser celebrados acordos-quadro com uma duração de quinze anos. Só é consentânea uma duração superior a 15 anos em casos excecionais, nomeadamente quando existam investimentos de larga escala e de longo prazo e quando esses investimentos sejam objeto de compromissos contratuais que incluam um plano de amortização plurianual.

9. Os gestores de infraestrutura devem incluir a capacidade atribuída através de acordos-quadro no modelo de capacidade referido no artigo 17.º e no plano de oferta de capacidade referido no artigo 18.º.

10. No respeito do segredo comercial, as linhas gerais de cada acordo-quadro são comunicadas aos interessados.

11. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades da ENRRB, a Comissão pode adotar um ato de execução em que defina os procedimentos e os critérios a seguir para efeitos da aplicação uniformizada do presente artigo e do artigo 33.º. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Artigo 32.º

Repartição de capacidade através do processo anual de repartição

1. O gestor de infraestrutura deve estabelecer a primeira versão operacional do horário de serviço para um determinado período de vigência do horário de serviço, com base no seguinte:

   a) Pedidos de direitos de capacidade recebidos no âmbito do processo anual de repartição;

b) Direitos de capacidade relacionados com o período de vigência do horário de serviço e concedidos através de acordos-quadro em conformidade com o artigo 31.º;

c) Direitos de capacidade relacionados com o período de vigência do horário de serviço e concedidos através do processo de planeamento contínuo em conformidade com o artigo 33.º.

2. O gestor de infraestrutura deve repartir a capacidade através da repartição simultânea de capacidade, a fim de satisfazer, na medida do possível, todos os pedidos de capacidade de infraestrutura referidos no n.º 1, sob reserva do disposto nos n.ºs 5 e 6. O gestor de infraestrutura deve ter em conta, na medida do possível, todas as restrições impostas aos candidatos, incluindo o efeito económico nas suas atividades.

3. Em caso de conflito entre dois ou mais pedidos de capacidade, os gestores de infraestrutura devem, em primeiro lugar, tentar resolver o conflito através do mecanismo de consulta consensual a que se refere o artigo 36.º.

4. Se o mecanismo de resolução consensual de litígios a que se refere o n.º 3 não resultar na resolução do conflito de capacidade, os gestores de infraestrutura devem aplicar o mecanismo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º.

5. Nos termos do artigo 18.º e do artigo 20.º, o gestor de infraestrutura deve dar prioridade aos pedidos que sejam coerentes com a capacidade previamente planeada definida no plano de oferta de capacidade. Consequentemente, o gestor de infraestrutura pode aceitar ou recusar pedidos que não sejam coerentes com o plano de oferta de capacidade.

Ao aceitar pedidos não coerentes com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura deve procurar manter o equilíbrio geral entre os elementos do plano de oferta de capacidade enumerados no artigo 18.º, n.º 6.

Ao recusar pedidos incompatíveis com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura deve informar sem demora o candidato em causa da sua intenção de indeferir um pedido. O candidato tem o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora.

6. Os direitos de capacidade concedidos através do processo anual de repartição podem incluir:

a) Canais horários;

b) Especificações de capacidade.

Os gestores de infraestrutura devem converter os direitos de capacidade concedidos sob a forma de especificações de capacidade em canais horários, em conformidade com o anexo I, secção 4.

7. O gestor de infraestrutura deve respeitar o calendário do processo de repartição estabelecido no anexo I, secção 4.

8. O gestor de infraestrutura deve considerar os pedidos apresentados após o prazo inicial e antes do termo do prazo fixado no anexo I, ponto 4. Nesses casos, os gestores de infraestrutura devem atribuir direitos de capacidade em conformidade com o anexo I, secção 4, ponto 2.

9. No caso dos pedidos de horário de serviço recebidos após o prazo inicial, que não possam ser satisfeitos com a capacidade residual reservada para o horário de serviço

ou com a capacidade não planeada disponível, o gestor de infraestrutura deve procurar oferecer alternativas através de um trajeto diferente.

10. O gestor de infraestrutura deve consultar as partes interessadas sobre o projeto de horário de serviço. Incluem-se nas partes interessadas todos aqueles que tiverem apresentado pedidos de capacidade de infraestrutura, bem como outras partes que desejem formular observações sobre as incidências do horário de serviço na sua capacidade de prestação de serviços ferroviários durante o período de vigência do horário de serviço.

11. O gestor de infraestrutura deve tomar as medidas adequadas para ter em conta as preocupações manifestadas.

Artigo 33.º

Repartição de capacidade através do processo de planeamento contínuo

1. Os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade através do processo de planeamento contínuo de acordo com os prazos estabelecidos no anexo I, ponto 6. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem reservar capacidade no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

2. Os direitos de capacidade concedidos através do processo de planeamento contínuo podem incluir:

   a) Canais horários ou especificações de capacidade para todos os dias de circulação durante o período de vigência do horário de serviço, incluindo o primeiro dia de circulação constante do pedido;

   b) Especificações de capacidade para todos os dias de circulação para além do período de vigência do horário de serviço, incluindo o primeiro dia constante do pedido, por um período máximo especificado no anexo I, ponto 6.

   Os gestores de infraestrutura devem converter os direitos de capacidade concedidos sob a forma de especificações de capacidade em canais horários, em conformidade com o anexo I, secção 6.

3. Sem prejuízo do disposto no artigo 18.º, os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade reservada para o processo de repartição do planeamento contínuo com base no princípio da repartição estabelecido no anexo I, secção 5, ponto 2.

4. De acordo com as regras e procedimentos estabelecidos no artigo 20.º, os gestores de infraestrutura podem recusar a atribuição de capacidade a pedidos de planeamento contínuo se os pedidos forem incompatíveis com o plano de oferta de capacidade adotado nos termos do artigo 18.º. A recusa deve ser comunicada sem demora ao candidato. O candidato tem o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora.

5. Os gestores de infraestrutura devem informar a entidade reguladora de todos os pedidos de capacidade recebidos que não se enquadrem nos parâmetros da capacidade disponível definidos no plano de oferta de capacidade, independentemente de terem sido aceites ou recusados. Com base nestas informações, a entidade reguladora deve emitir uma opinião, pelo menos de dois em dois anos, em que pode recomendar ao gestor de infraestrutura que altere o modelo de capacidade.

6. Na sequência de uma notificação à entidade reguladora, ou na sequência de uma recomendação da entidade reguladora, o gestor de infraestrutura deve recusar os pedidos de planeamento contínuo, se estes forem de natureza repetitiva e corresponderem às características da capacidade normalmente atribuída através de acordos-quadro nos termos do artigo 31.º. A entidade reguladora deve informar a ENRRB dessas decisões e recomendações e a primeira deve assegurar uma aplicação coerente do presente número.

Artigo 34.º

Repartição de capacidade através do processo *ad hoc*

1. O gestor de infraestrutura deve responder sem demora e, em todo o caso, dentro dos prazos estabelecidos no anexo I, secção 7, aos pedidos *ad hoc* de capacidade de infraestrutura apresentados em qualquer momento durante o período de vigência do horário de serviço. As informações sobre a capacidade de reserva utilizável devem ser disponibilizadas em conformidade com o disposto no artigo 9.º a todos os candidatos que possam desejar utilizar essa capacidade.

   Os direitos de capacidade concedidos através do processo *ad hoc* devem assumir a forma de canais horários.

2. A repartição de capacidade de infraestrutura em resposta a pedidos *ad hoc* deve basear-se no princípio «primeiro a chegar, primeiro a ser servido».

Artigo 35.º

Planificação das restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura

1. Os gestores de infraestrutura devem planificar o mais rapidamente possível as restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura não incluídas no plano de oferta de capacidade referido no artigo 18.º.

2. Ao planificar obras de infraestrutura, os gestores de infraestrutura devem limitar, na medida do possível, o impacto na capacidade previamente planeada incluída no modelo de capacidade ou no plano de oferta de capacidade.

3. Se a planificação de uma restrição de capacidade resultante de obras de infraestrutura exigir a alteração de um direito de capacidade atribuído na aceção do artigo 39.º, o candidato ou candidatos em causa têm direito à compensação referida no artigo 40.º.

4. Se a planificação de uma restrição de capacidade resultante de obras de infraestrutura exigir a alteração de um direito de capacidade atribuído na aceção do artigo 39.º, o gestor de infraestrutura deve envidar todos os esforços para oferecer aos candidatos afetados capacidade alternativa.

   Para o efeito, o gestor de infraestrutura deve informar todos os candidatos afetados da intenção de alterar os direitos de capacidade em causa. Deve oferecer aos candidatos afetados direitos de capacidade alternativos ou estabelecer coordenação com os candidatos afetados com vista a chegar a acordo sobre direitos de capacidade alternativos.

5. Ao planificar obras de infraestrutura em conformidade com o presente artigo, os gestores de infraestrutura devem respeitar o calendário estabelecido no anexo I, secção 3.

6. Os gestores de infraestrutura devem incluir todas as restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade, independentemente do momento em que estejam previstas.

Artigo 36.º

Mecanismo de resolução consensual de conflitos e coordenação de pedidos

1. Sempre que, no contexto da repartição simultânea de capacidade, o gestor de infraestrutura se depare com conflitos entre os diferentes pedidos de capacidade de infraestrutura, deve procurar assegurar a melhor conciliação possível entre todas as necessidades, através da coordenação dos pedidos.

2. Em situações que exijam coordenação, o gestor de infraestrutura tem o direito de propor, dentro de limites razoáveis, capacidades de infraestrutura diferentes da solicitada. O gestor de infraestrutura deve definir os limites aplicáveis nas suas especificações da rede. A ENIM deve fornecer orientações sobre a definição desses limites e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

3. O gestor de infraestrutura deve esforçar-se por resolver eventuais conflitos através de consultas com os candidatos em causa. Essas consultas devem basear-se na divulgação, num prazo razoável, gratuitamente e em formato eletrónico, das seguintes informações:

   a) Os canais horários solicitados por todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;

   b) Os canais horários atribuídos a título preliminar a todos os outros candidatos nos mesmos itinerários;

   c) Os canais horários alternativos propostos nos itinerários relevantes nos termos do n.º 2;

   d) Os critérios pormenorizados utilizados no processo de repartição de capacidade.

   Sem prejuízo do disposto no artigo 27.º, n.º 3, e sob reserva do acordo de todos os candidatos, o gestor de infraestrutura pode estabelecer contactos entre todos os candidatos potencialmente envolvidos na resolução de um conflito, a fim de facilitar a coordenação dos pedidos.

4. Os princípios que regulam o processo de coordenação dos pedidos de capacidade respeitantes a serviços ferroviários nacionais são estabelecidos nas especificações da rede.

5. Se houver pedidos de capacidade de infraestrutura que não possam ser satisfeitos sem coordenação, o gestor de infraestrutura deve esforçar-se por atender à totalidade dos pedidos por meio de coordenação.

6. Sem prejuízo dos procedimentos de recurso em vigor e do artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE, nos casos de litígio relativos à repartição da capacidade de infraestrutura, os Estados-Membros devem assegurar que esteja disponível um sistema de resolução rápida de litígios. Esse sistema deve ser definido nas especificações da rede para os pedidos de capacidade respeitantes aos serviços ferroviários nacionais. Se o mecanismo for acionado, a decisão deve ser tomada no prazo de 10 dias úteis.

7. Em caso de pedidos de capacidade multirredes, o mecanismo de resolução consensual de conflitos previsto nos n.os 1, 2 e 3 deve ser aplicado em conformidade com o artigo 53.º e envolver o coordenador da rede.

8. A ENIM deve elaborar orientações sobre o mecanismo de resolução consensual de conflitos para pedidos de capacidade multirredes e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Artigo 37.º

Mecanismo formal de resolução de conflitos com base em critérios socioeconómicos e ambientais

1. Se os mecanismos de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º não resultarem na resolução do conflito de capacidade, os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade de infraestrutura em conformidade com o artigo 8.º.

2. No contexto do processo formal de resolução de conflitos, os pedidos de direitos de capacidade multirredes devem ser tidos em conta na sua totalidade. Se, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 6, forem aplicáveis diferentes parâmetros nacionais, esses parâmetros devem ser utilizados para as respetivas secções.

3. Em caso de pedidos de capacidade divergentes que envolvam serviços ferroviários com características e perfil socioeconómico semelhantes, o gestor de infraestrutura deve repartir a capacidade com base num leilão ou de uma forma que permita o acesso ao maior número possível de candidatos. Este último método deve ser aplicado sob reserva da aprovação da entidade reguladora.

Artigo 38.º

Calendário dos processos de repartição de capacidade

1. O gestor de infraestrutura e os candidatos devem respeitar o calendário dos processos de repartição de capacidade estabelecidos no anexo I, secções 4, 5, 6 e 7.

2. Os gestores de infraestrutura podem determinar períodos e prazos para o calendário de repartição de capacidade diferentes dos referidos no presente regulamento e no anexo VI, ponto 2-B, da Diretiva 2012/34/UE, se o estabelecimento de canais horários internacionais em cooperação com os gestores de infraestrutura de países terceiros em redes cuja bitola seja diferente da bitola da rede ferroviária principal da União tiver um impacto significativo no calendário para o processo de repartição de capacidade em geral.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para alterar o anexo I, secções 4, 5, 6 e 7, a fim de assegurar um processo de repartição eficiente e abordar os interesses de planeamento, operacionais, técnicos e comerciais das partes interessadas em matéria de planificação e repartição de capacidade.

SECÇÃO 4
Adaptação e replanificação

Artigo 39.º

Alterações dos direitos de capacidade após a atribuição

1. Os gestores de infraestrutura só podem alterar os direitos de capacidade atribuídos a um candidato por sua própria iniciativa em conformidade com o presente regulamento. Os candidatos podem solicitar em qualquer momento alterações à capacidade atribuída. Uma anulação é considerada um tipo específico de alteração.

   No caso de alterações dos direitos de capacidade atribuídos, aplica-se o artigo 40.º. O gestor de infraestrutura deve atualizar sem demora o horário de serviço a que se refere o artigo 30.º.

2. Os gestores de infraestrutura e os candidatos devem limitar o mais possível as alterações dos direitos de capacidade após a atribuição, em conformidade com os objetivos estabelecidos no artigo 2.º, n.º 3.

3. As alterações dos direitos de capacidade devem incluir os casos em que o gestor de infraestrutura não pode permitir a circulação do comboio em conformidade com o direito de capacidade atribuído e dispõe de tempo suficiente para oferecer ao candidato um direito de capacidade alternativo, após ter informado o candidato da necessidade de alteração.

   Os gestores de infraestrutura podem indicar diferentes prazos para a atribuição de direitos de capacidade numa única rede e para a atribuição de direitos de capacidade multirredes. Os gestores de infraestrutura devem prestar informações sobre o tempo necessário para construir um canal horário nas especificações da rede. Este tempo não pode ser mais longo do que os prazos indicados no anexo I, secção 8.

4. As regras e procedimentos a aplicar em caso de alteração de um direito de capacidade devem ter em conta o impacto da alteração do direito de capacidade no candidato em termos operacionais e comerciais. Para o efeito, as alterações devem ser classificadas com base no seu impacto em conformidade com o n.º 8 do presente artigo e dar origem a diferentes níveis de compensação referidos no artigo 40.º.

5. Em caso de alteração de um direito de capacidade multirredes, os gestores de infraestrutura em causa devem envidar todos os esforços razoáveis para assegurar a coerência entre os direitos de capacidade durante toda a circulação do comboio.

   O gestor de infraestrutura que altere um direito de capacidade multirredes é responsável pelo processo de coordenação da atribuição de um direito de capacidade multirredes alternativo com os outros gestores de infraestrutura em causa e deve informar o candidato e todas as partes interessadas do resultado da coordenação. Esse resultado pode ser a atribuição de um direito de capacidade multirredes alternativo ou a informação de que não está disponível qualquer direito de capacidade alternativo.

6. Para efeitos do presente regulamento, a não utilização de um direito de capacidade atribuído pelas empresas ferroviárias é considerada equivalente a uma anulação no dia da circulação do comboio em causa.

7. Caso um gestor de infraestrutura altere um direito de capacidade atribuído, deve informar sem demora o candidato e a empresa ferroviária em causa.

   O gestor de infraestrutura deve oferecer ao candidato direitos de capacidade alternativos nos prazos estabelecidos no anexo I, secção 8. Se tal não for possível, o gestor de infraestrutura deve prestar ao candidato as informações pertinentes que lhe permitam apresentar um novo pedido de capacidade de infraestrutura. Se aplicável, essas informações devem fazer referência ao plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º e aos planos de contingência a que se refere o artigo 19.º.

8. A ENIM deve elaborar e adotar procedimentos harmonizados para gerir as alterações dos direitos de capacidade após a atribuição e incluí-los no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Estes procedimentos harmonizados devem estabelecer uma distinção entre as alterações que têm um impacto importante nos candidatos e nas empresas ferroviárias em termos comerciais e operacionais e as alterações com impactos negligenciáveis. Os critérios a utilizar para classificar uma alteração como importante devem ter em conta, nomeadamente, a capacidade da empresa ferroviária para prestar o serviço de acordo com as suas obrigações contratuais, atrasos na partida ou alterações do trajeto que resultem num aumento da distância, do tempo de viagem, das taxas de acesso à via ou de outros custos conexos, bem como limiares para essas alterações. São aplicáveis critérios mais rigorosos às alterações com um impacto importante.

9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para alterar o anexo I, secção 8, com vista a assegurar processos eficientes de adaptação e replanificação, tendo em conta considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas em causa.

Artigo 40.º

Compensação por alterações dos direitos de capacidade

1. Se o gestor de infraestrutura ou um candidato não cumprir os seus compromissos no que diz respeito a um direito de capacidade atribuído e se daí resultar uma alteração classificada como importante nos termos do artigo 39.º, a parte que iniciou a alteração deve pagar uma compensação à outra parte.

2. A compensação a que se refere o n.º 1 não pode ser exigida em casos de força maior.

3. Após consulta da ENRRB, a ENIM deve definir as condições harmonizadas que dão lugar a compensação. Essas condições devem ter em conta as regras estabelecidas no artigo 39.º, n.ºs 4 e 8. A ENIM deve incluir essas especificações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. A ENRRB deve publicar um parecer sobre as condições definidas pela ENIM.

4. Após a aprovação da entidade reguladora, os gestores de infraestrutura devem estabelecer, nas especificações da rede, os níveis de compensação a pagar pelos candidatos.

Na sequência de uma proposta do gestor de infraestrutura e após consulta dos candidatos e potenciais candidatos, a entidade reguladora deve fixar os níveis de compensação a pagar pelo gestor de infraestrutura. O gestor de infraestrutura deve publicar essas informações nas especificações da rede.

Os níveis de compensação devem ser de molde a proporcionar incentivos eficazes ao gestor de infraestrutura e aos candidatos para que respeitem a utilização planeada da capacidade e minimizem as perturbações. Estes níveis devem ser proporcionados e não discriminatórios.

Os gestores de infraestrutura e as entidades reguladoras podem fixar diferentes níveis de compensação em função do impacto da alteração e da possibilidade de reatribuir a capacidade para utilização por outro candidato. Esses níveis devem, nomeadamente, ter em conta as regras previstas no artigo 39.º, n.ºs 4 e 8, o tempo restante após a alteração ter sido solicitada ou ter ocorrido até ao momento da circulação do

comboio e a taxa de utilização da infraestrutura ferroviária incluída no direito de capacidade.

5. No caso dos direitos de capacidade multirredes, a obrigação de pagar a compensação ao candidato aplica-se ao gestor ou gestores de infraestrutura responsáveis pela alteração do direito de capacidade, tendo em conta o direito de capacidade na sua totalidade e, caso a responsabilidade incumba a mais do que um gestor de infraestrutura, a proporção da extensão das suas redes no direito de capacidade. A compensação pela totalidade do direito de capacidade não pode exceder a compensação devida pelo direito de capacidade atribuído pelo gestor de infraestrutura, multiplicada por três.

6. As entidades reguladoras decidem sobre os litígios relacionados com o motivo da alteração de um direito de capacidade ou de atraso no pagamento da compensação, devendo tomar uma decisão sem demora, o mais tardar no prazo de um mês a contar da recolha de todas as informações necessárias para avaliar a causa da alteração. As entidades reguladoras devem informar e podem consultar a ENRRB sobre essas decisões. A ENRRB deve assegurar que essas decisões sejam coerentes e se baseiem em princípios geralmente reconhecidos.

7. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam as condições que dão origem ao pagamento de compensações, a classificação das alterações dos direitos de capacidade e as metodologias para estabelecer os níveis de compensação. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Artigo 41.º

Replanificação no contexto da gestão de perturbações e da gestão de crises

1. Em caso de perturbação da rede a que se refere o artigo 46.º ou de uma situação de crise a que se refere o artigo 47.º, o gestor ou gestores de infraestrutura em causa devem envidar todos os esforços possíveis para replanificar o tráfego afetado pela perturbação. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade de infraestrutura ferroviária em conformidade com o quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises a que se refere o artigo 44.º, com base nos planos de contingência elaborados nos termos do artigo 19.º e em estreita coordenação com as partes interessadas operacionais e, se for caso disso, com outras partes interessadas.

2. A ENIM deve elaborar e adotar orientações para a gestão e repartição da capacidade de infraestrutura, em caso de perturbação da rede, de forma transparente e não discriminatória. Em especial, a ENIM deve prestar orientações sobre a aplicação do processo de repartição simultânea de capacidade e do princípio «primeiro a chegar, primeiro a ser servido».

   Sempre que se aplique o processo de repartição simultânea, a ENIM deve prestar orientações sobre os procedimentos a aplicar, incluindo, se for caso disso, sobre a aplicação do processo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º e o processo formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º. A ENIM deve incluir essas orientações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

3. Aquando da replanificação, os gestores de infraestrutura não podem alterar ou anular unilateralmente os direitos de capacidade existentes para efeitos de gestão de

perturbações. No entanto, com base na experiência das entidades reguladoras, dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias e nas atividades da ENIM e da ENRRB, a Comissão pode adotar um ato de execução que estabeleça os critérios e procedimentos de replanificação, incluindo alterações unilaterais aos direitos de capacidade atribuídos pelos gestores de infraestrutura para efeitos de gestão de perturbações da rede. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

4. Os gestores de infraestrutura e os candidatos podem celebrar, a título voluntário, acordos que prevejam a substituição de certos direitos de capacidade em caso de perturbações da rede. Tais acordos devem constar dos planos de contingência a que se refere o artigo 19.º.

5. No caso de uma perturbação da rede que afete o tráfego em mais do que uma rede, os gestores de infraestrutura em causa devem coordenar a repartição de capacidade alternativa em conformidade com o artigo 53.º e com o quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises a que se refere o artigo 44.º.

CAPÍTULO III
GESTÃO DO TRÁFEGO, DE PERTURBAÇÕES E DE CRISES

Artigo 42.º

Gestão do tráfego, gestão de perturbações e gestão de crises

1. Os gestores de infraestrutura devem assegurar a gestão do tráfego em conformidade com o presente regulamento e com a Diretiva (UE) 2016/797, bem como com as especificações estabelecidas nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva.

   Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem proceder:

   a) À gestão do tráfego em condições normais de exploração, incluindo a gestão de incidentes que resultem em desvios limitados em relação ao horário de serviço;

   b) À gestão de perturbações para fazer face a perturbações significativas nas operações de rede que exijam uma ação concertada nos termos do artigo 46.º;

   c) À gestão do tráfego em situações de crise, tal como previsto no artigo 47.º.

2. Em caso de situações de crise de grande escala, no setor dos transportes e fora dele, os Estados-Membros podem aplicar medidas derrogatórias das regras aplicáveis em situações normais, em conformidade com o artigo 47.º. Nesses casos e se pertinente, os gestores de infraestrutura devem adotar e aplicar regras e procedimentos especiais, sob reserva das condições especificadas no artigo 47.º.

3. Na gestão do tráfego, os gestores de infraestrutura devem respeitar os princípios estabelecidos no artigo 2.º.

   Devem, em especial, minimizar as perturbações e o seu impacto no tráfego ferroviário e devem:

   a) Assegurar uma reação rápida e coordenada às perturbações, em especial em caso de perturbações da rede e de situações de crise;

   b) Estabilizar e otimizar o tráfego ferroviário enquanto durarem as perturbações da rede e as crises;

c) Prestar informações pertinentes, exatas e atualizadas às partes interessadas operacionais e a outras partes interessadas, em especial às autoridades responsáveis pela gestão de situações de crise fora do setor ferroviário. Estas informações devem ser prestadas através dos meios adequados, incluindo os referidos no artigo 62.º.

Artigo 43.º

Regras e procedimentos para a gestão do tráfego e a gestão de perturbações

1. Os gestores de infraestrutura devem estabelecer regras e procedimentos para gerir os desvios da circulação dos comboios em relação ao horário de serviço. Essas regras e procedimentos deve ser publicados nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE e abranger a gestão do tráfego nas situações previstas no artigo 42.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), do presente regulamento.

2. As regras e procedimentos a que se refere o n.º 1 devem ter por objetivo a minimização do impacto global dos desvios em relação ao horário no tráfego ferroviário, tendo em conta as necessidades de todos os tipos de transporte. Os princípios podem envolver regras de prioridade para a gestão entre os diferentes tipos de tráfego e os procedimentos, critérios e objetivos específicos a aplicar dentro de uma abordagem de otimização de uma função específica, como a minimização dos minutos de atraso ou do tempo necessário para restabelecer a normalidade das operações, e não regras explícitas de prioridade.

3. Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor de infraestrutura toma todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da normalidade. Para tal, deve aplicar um plano de contingência em conformidade com o artigo 19.º. Em caso de perturbação com potencial impacto no tráfego transfronteiriço, os gestores de infraestrutura em causa devem cooperar entre si para restabelecer a normalidade do tráfego transfronteiriço, em conformidade com o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.

4. Ao estabelecer as regras e procedimentos a que se refere o n.º 1, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º. Devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios e procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego, de perturbações e de crises.

5. Em caso de força maior e de absoluta necessidade motivada por um incidente que torne a infraestrutura temporariamente inutilizável, os direitos de capacidade atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso pelo período de tempo necessário para a reparação do sistema.

   Caso o considere necessário, o gestor de infraestrutura pode exigir que as empresas ferroviárias coloquem à sua disposição os recursos que se lhe afigurem mais adequados para restabelecer a situação normal o mais rapidamente possível.

6. Os Estados-Membros podem exigir que as empresas ferroviárias tomem parte na execução e na fiscalização do seu próprio cumprimento das normas e regras de segurança.

Artigo 44.º

Quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego , da gestão de perturbações e da gestão de crises

1. A ENIM deve desenvolver e adotar um quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises em conformidade com o artigo 42.º, o mais tardar até [12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento].

   A ENIM deve desenvolver o quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises em cooperação com as partes interessadas operacionais e outras partes interessadas, através do processo de consulta referido no artigo 54.º, tendo em conta o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, criada no âmbito do título IV do Regulamento (UE) 2012/2085.

2. O quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises deve conter orientações para a coordenação entre os gestores de infraestrutura, as empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais.

3. Em especial, o quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises deve incluir os elementos enumerados no anexo V.

Artigo 45.º

Coordenação da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises

Os gestores de infraestrutura devem coordenar a gestão do tráfego em conformidade com o artigo 53.º e com base no quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises a que se refere o artigo 44.º.

A coordenação deve assegurar especificamente:

a) O funcionamento dos serviços ferroviários internacionais com um mínimo de perturbações em condições de exploração normais e em condições de perturbação;

b) A devida consideração dos desafios específicos relacionados com as secções transfronteiriças resultantes, nomeadamente, de uma interoperabilidade limitada em termos de infraestruturas, equipamento técnico e operações, bem como dos requisitos linguísticos e de formação relacionados com o pessoal e das formalidades administrativas ou nas fronteiras;

c) Um intercâmbio eficiente de informações atualizadas e pertinentes entre gestores de infraestrutura, candidatos, empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais, bem como quaisquer estruturas relevantes de governação da gestão de crises a nível da UE, se for caso disso, nomeadamente em conformidade com o artigo 62.º.

Artigo 46.º

Perturbações do funcionamento da rede

1. Se um incidente resultar ou for suscetível de resultar em restrições às operações de rede, que exijam uma ação concertada das partes interessadas operacionais para

assegurar a melhor gestão possível do tráfego durante as restrições, os gestores de infraestrutura afetados devem avaliar a duração e o impacto prováveis do incidente com base em todas as informações disponíveis e na experiência anterior.

Se a duração e o impacto estimados satisfizerem os critérios para a declaração de perturbações da rede estabelecidos no anexo VI, os gestores de infraestrutura em causa devem declarar uma perturbação da rede e aplicar as medidas previstas no artigo 43.º.

2. Se o incidente tiver ou for suscetível de ter impacto em mais do que uma rede, o gestor de infraestrutura em que ocorreu o incidente deve declarar uma perturbação multirredes e coordenar as ações em conformidade com os artigos 44.º, 45.º e 53.º.

3. A ENIM deve definir um método harmonizado para estimar a duração e o impacto prováveis das perturbações da rede e incluí-lo no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego e de crises a que se refere o artigo 44.º.

4. O gestor de infraestrutura deve informar as partes interessadas logo que possível da indisponibilidade da capacidade de infraestrutura, nomeadamente devido a um incidente.

Se a entidade reguladora o considerar necessário, pode solicitar que o gestor de infraestrutura disponibilize essas informações.

5. O coordenador da rede deve recolher informações sobre as perturbações da rede, analisar a resposta, tirar conclusões sobre a eficácia da gestão de tais incidentes e consultar as partes interessadas operacionais, em conformidade com o artigo 54.º, bem como apresentar um relatório à ENIM e ao órgão de análise do desempenho.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para alterar o anexo VI a fim de assegurar uma gestão eficaz e eficiente das perturbações da rede, tendo em conta considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas em causa.

Artigo 47.º

Situações de crise

1. Em situações de crise relacionadas com a segurança pública, epidemias de saúde, catástrofes naturais e crises ambientais, de defesa e de segurança que tenham ou se preveja que venham a ter um efeito crítico na oferta ou na procura de serviços de transporte ferroviário, os Estados-Membros são autorizados a aplicar medidas de emergência que incluam, em derrogação das regras do presente regulamento:

a) A anulação dos direitos de capacidade sem compensação;

b) Princípios, regras e procedimentos alternativos para a gestão da capacidade, em especial para a repartição de capacidade de infraestrutura limitada;

c) Procedimentos alternativos para a gestão do tráfego;

d) A utilização de itinerários alternativos;

e) A alteração dos planos de oferta de capacidade.

O Estado-Membro em causa deve assegurar que as medidas de emergência respeitem, na medida do possível, os princípios relativos à gestão da capacidade e do tráfego estabelecidos no presente regulamento e que utilizem os planos existentes

elaborados em conformidade com o artigo 19.º, devendo coordenar essas medidas de emergência com outros Estados-Membros.

2. O Estado-Membro em causa deve informar sem demora a Comissão e a ENIM da sua decisão de aplicar medidas de emergência e apresentar uma justificação e uma descrição dessas medidas, bem como a duração prevista da sua aplicação. Se for caso disso, os Estados-Membros devem igualmente notificar a Comissão e os serviços centrais de ligação, tal como previsto no artigo 8.º do [Regulamento relativo a um Instrumento de Emergência do Mercado Único].

3. O gestor de infraestrutura deve designar um ponto focal, na aceção do artigo 60.º, que preste informações à Comissão, à ENIM, aos outros gestores de infraestrutura e a outras partes interessadas sobre as medidas de emergência, e contribuir para a coordenação dessas medidas.

4. Sempre que as medidas de emergência tenham um impacto significativo no tráfego transfronteiriço, os gestores de infraestrutura devem estabelecer coordenação entre si nos termos dos artigos 53.º e 54.º. A Comissão e os Estados-Membros afetados devem ser chamados a participar na coordenação através de estruturas de coordenação específicas, em conformidade com o artigo 53.º, n.º 2, alínea a).

5. A pedido da Comissão, as entidades reguladoras e a ENRRB devem apresentar à Comissão o seu parecer sobre as medidas de emergência no prazo fixado por esta última. A Comissão pode adotar decisões que exijam que um Estado-Membro revogue as medidas de emergência, se estas forem consideradas desnecessárias.

6. Os Estados-Membros devem prestar informações atualizadas sempre que necessário ou a pedido da Comissão. Devem prestar todas as informações exigidas pela Comissão sobre as medidas de emergência nos prazos que esta fixar.

7. As autoridades públicas responsáveis pela gestão de situações de crise, incluindo as forças militares, as agências de proteção civil e outros organismos, podem organizar exercícios que simulem situações de crise abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente artigo. Nesses casos, o gestor de infraestrutura deve repartir a capacidade conforme necessário, incluindo a anulação dos direitos de capacidade atribuídos, se necessário. As autoridades públicas em causa devem compensar os candidatos afetados nos termos do artigo 40.º.

Artigo 48.º

Intercâmbio de informações sobre a gestão do tráfego

1. Todas as partes interessadas operacionais diretamente envolvidas na exploração de um serviço de transporte ferroviário têm o direito de aceder às informações relativas a esse serviço de transporte ferroviário previstas no anexo VIII.

   As partes em causa só podem utilizar estas informações para efeitos do presente regulamento e para efeitos da Diretiva (UE) 2016/797 e dos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, salvo disposição em contrário em acordos contratuais.

2. As informações devem ser disponibilizadas em conformidade com o disposto no artigo 62.º.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º para alterar o anexo VIII, a fim de assegurar que este reflita eventuais alterações das

especificações técnicas de interoperabilidade estabelecidas nos atos de execução pertinentes adotados em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e tendo em conta considerações de planeamento, operacionais, técnicas e comerciais das partes interessadas em causa.

CAPÍTULO IV
ANÁLISE DO DESEMPENHO

Artigo 49.º

Princípios gerais para a análise do desempenho

1. Em conformidade com o artigo 7.º-F, alínea d), da Diretiva 2012/34/UE, a ENIM deve acompanhar e proceder a uma avaliação comparativa do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária tendo em conta os objetivos gerais estabelecidos no artigo 2.º do presente regulamento. Os gestores de infraestrutura ferroviária devem igualmente acompanhar o desempenho dos serviços de transporte ferroviário.

2. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem estabelecer os seus próprios objetivos de desempenho no plano a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, tendo em conta os objetivos estabelecidos nos acordos contratuais a que se refere o artigo 30.º da mesma diretiva. Devem adotar e aplicar procedimentos para acompanhar e comunicar os progressos realizados na consecução dos objetivos, identificar as causas das deficiências de desempenho junto das partes interessadas operacionais e elaborar e aplicar medidas corretivas para melhorar o desempenho. Estes procedimentos devem ter em conta o quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º do presente regulamento. Os gestores de infraestrutura devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a análise do desempenho.

3. A ENIM deve cooperar com os coordenadores europeus na análise do desempenho, em conformidade com os requisitos operacionais aplicáveis aos corredores europeus de transporte estabelecidos no artigo 18.º do [novo Regulamento RTE-T].

Artigo 50.º

Quadro europeu para a análise do desempenho

1. A ENIM deve criar e aplicar, até [12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], um quadro europeu para a análise do desempenho. Este quadro deve ter em conta, em especial, os princípios definidos no artigo 2.º, n.º 3, no artigo 8.º, n.º 4, e no artigo 42.º, n.º 3, bem como os requisitos operacionais, os objetivos de desempenho e os valores-alvo estabelecidos no [artigo 18.º do novo Regulamento RTE-T].

2. O quadro europeu deve abranger os domínios de desempenho estabelecidos no anexo VII. Deve, nomeadamente, incluir:

   a) Uma lista das questões de desempenho prioritárias a abordar nos domínios de desempenho definidos no anexo VII;

b) Indicadores de desempenho que permitam acompanhar os progressos em termos de desempenho, incluindo a metodologia e os requisitos em matéria de dados para calcular esses indicadores;

c) Critérios e procedimentos para definir objetivos de desempenho ao nível dos gestores de infraestrutura;

d) Procedimentos para acompanhar e rever os elementos referidos nas alíneas a) a c), bem como a aplicação de medidas corretivas e a consecução dos objetivos de desempenho referidos no n.º 4.

3. Com base no n.º 2, alínea d), a ENIM deve rever regularmente o quadro europeu para a análise do desempenho e os resultados da sua aplicação e propor as alterações que se revelem necessárias.

4. No exercício das suas funções, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta o quadro europeu para a análise do desempenho. Em especial, os gestores de infraestrutura devem incluir os objetivos definidos em conformidade com o n.º 2, alínea c), do presente artigo no programa de atividades a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE. Estes objetivos devem incluir os valores-alvo previstos no [artigo 18.º, n.º 1, alíneas a) e b), do novo Regulamento RTE-T].

5. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam regras pormenorizadas sobre os elementos referidos no n.º 2, alíneas b) a d), pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 72.º, n.º 2, para o que deve ter em conta o trabalho realizado pela ENIM em conformidade com o n.º 3 e eventuais recomendações do órgão de análise do desempenho.

Artigo 51.º

Relatório europeu de análise do desempenho

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 15.º da Diretiva 2012/34/UE e no artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/1100 da Comissão[13], a ENIM deve elaborar e publicar, até [24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], um relatório europeu de análise do desempenho com base no quadro europeu para a análise do desempenho referido no artigo 50.º do presente regulamento e publicá-lo anualmente.

2. O órgão de análise do desempenho deve elaborar uma secção autónoma do relatório que apresente a sua avaliação do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário, recomendações sobre problemas de desempenho a resolver com caráter de prioridade e recomendações sobre medidas destinadas a melhorar o desempenho.

3. O relatório de análise do desempenho deve abranger, pelo menos, as linhas incluídas nos corredores europeus de transporte referidos no Regulamento [novo Regulamento RTE-T] e incluir as informações exigidas pelo [artigo 53.º, n.º 3, alínea g)] do mesmo. As informações apresentadas devem ser suficientemente pormenorizadas em termos de âmbito geográfico e abranger um período de tempo suficientemente longo para permitir interpretações relevantes.

[13] Regulamento de Execução (UE) 2015/1100 da Comissão, de 7 de julho de 2015, relativo às obrigações de prestação de informações que incumbem aos Estados-Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário (JO L 181 de 9.7.2015, p. 1).

4. O relatório de análise do desempenho deve incluir uma secção específica sobre o desempenho da coordenação entre gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 53.º, e sobre o mecanismo de consulta a que se refere o artigo 54.º do presente regulamento.

Artigo 52.º

Órgão de análise do desempenho

1. Em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 73.º, n.º 3, a Comissão pode criar ou designar um órgão imparcial e competente para atuar como órgão de análise do desempenho.

2. O órgão de análise do desempenho presta aconselhamento à Comissão e aos coordenadores europeus sobre questões relacionadas com o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário, a pedido da Comissão ou dos coordenadores europeus.

3. O órgão de análise do desempenho tem as seguintes atribuições:

   a) Formular recomendações à ENIM no que diz respeito à criação e revisão do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º, nomeadamente sobre domínios de desempenho, problemas de desempenho a resolver em cada um dos domínios de desempenho e a harmonização de metodologias, processos, critérios e definições para a recolha e análise de dados relacionados com o desempenho e com indicadores de desempenho;

   b) Formular recomendações à ENIM, à ENRRB, aos gestores de infraestrutura, aos candidatos, às entidades reguladoras, às autoridades dos Estados-Membros e, se for caso disso, a outras partes interessadas relativas a medidas corretivas em matéria de gestão da capacidade, de gestão do tráfego, de gestão de perturbações e de gestão de crises;

   c) Analisar os resultados do projeto de relatório europeu da análise do desempenho e preparar a secção autónoma a que se refere o artigo 51.º, n.º 2;

   d) Emitir pareceres e recomendações sobre o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária em relação à estratégia indicativa de desenvolvimento da infraestrutura ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, ao programa de atividades a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, aos acordos contratuais a que se refere o artigo 30.º, n.º 2, e ao regime de melhoria do desempenho a que se refere o artigo 35.º da Diretiva 2012/34/UE.

   e) Prestar aconselhamento aos coordenadores europeus sobre questões relacionadas com o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário.

4. Os destinatários dos pareceres e recomendações referidos no n.º 3 devem responder ao órgão de análise do desempenho nos prazos que este fixar.

5. A ENIM, o coordenador da rede, os gestores de infraestrutura, as entidades reguladoras, a ENRRB e, se for caso disso, outras partes interessadas devem cooperar com o órgão de análise do desempenho, nomeadamente prestando informações relacionadas com o desempenho, por sua própria iniciativa ou a pedido do órgão, e envidar todos os esforços para ter em conta as suas recomendações no seu trabalho sobre a gestão do desempenho ferroviário.

6. O órgão de análise do desempenho deve respeitar a confidencialidade dos segredos comerciais no tratamento das informações prestadas pelas partes interessadas pertinentes ou pela Comissão.

CAPÍTULO V
REDE EUROPEIA DE COORDENAÇÃO

Artigo 53.º

Coordenação entre gestores de infraestrutura

1. Sempre que se faça referência ao presente artigo, os gestores de infraestrutura devem estabelecer coordenação entre si e com outras partes interessadas pertinentes no que respeita às responsabilidades e funções que lhes são confiadas no presente regulamento.

2. Os gestores de infraestrutura devem estabelecer coordenação pelo menos em relação às matérias enunciadas no anexo IX e cumprir os requisitos específicos de coordenação previstos nos artigos nele referidos.

   Os gestores de infraestrutura devem, em especial:

   a) Criar estruturas organizativas, procedimentos e ferramentas, conforme adequado, incluindo as ferramentas digitais a que se refere o artigo 62.º;

   b) Estabelecer coordenação ao nível geográfico mais adequado, envolvendo as entidades mais bem colocadas para alcançar resultados eficazes e eficientes, em conformidade com o princípio da subsidiariedade;

   c) Cooperar com outros gestores de infraestrutura através dos pontos focais designados a que se refere o artigo 60.º;

   d) Envolver a ENIM ou o coordenador da rede, consoante o caso, em matérias relevantes para a União. A coordenação entre os gestores de infraestrutura pode ser implementada a mais do que um nível, em especial no que diz respeito a matérias em que a coordenação seja necessária, tanto a nível da União como num âmbito geográfico mais específico;

   e) Nomear uma entidade principal, sempre que as atividades de coordenação envolvam múltiplos intervenientes, a qual responde perante a ENIM e é responsável pela organização das atividades de consulta nos termos do artigo 54.º;

   f) Remeter para a ENIM os casos em que não seja possível chegar a resultados consensuais em primeira instância;

   g) Analisar o desempenho das atividades de coordenação em conformidade com o capítulo IV;

3. A coordenação deve abranger todas as linhas e nós que fazem parte dos corredores europeus de transporte estabelecidos no artigo 7.º e no anexo III do [novo Regulamento RTE-T].

   Os gestores de infraestrutura podem alargar a coordenação a linhas adicionais, sob reserva de um acordo entre todos os gestores de infraestrutura em causa.

4. A coordenação entre os gestores de infraestrutura no que respeita à atribuição de direitos de capacidade multirredes nos termos do artigo 29.º deve abranger a totalidade das redes dos gestores de infraestrutura que são membros da ENIM.

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º para alterar o anexo IX, a fim de assegurar uma coordenação eficiente entre os gestores de infraestrutura, tendo em conta considerações de planeamento, operacionais e comerciais de todas as partes interessadas e à luz da experiência adquirida com a aplicação do presente regulamento.

Artigo 54.º

Mecanismo de consulta para questões europeias e transfronteiriças

1. A ENIM deve elaborar, adotar e aplicar orientações para assegurar a consulta adequada e regular das partes interessadas e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, no quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises a que se refere o artigo 44.º e no quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º. O processo deve ser desenvolvido e executado com o apoio do coordenador da rede e com a participação dos pontos focais designados pelos gestores de infraestrutura a que se refere o artigo 60.º.

2. Sempre que adotar um parecer ou uma recomendação suscetível de ter impacto nas empresas ferroviárias, noutros candidatos, noutras partes interessadas operacionais e noutros intervenientes, a ENIM deve publicar um projeto desse parecer ou recomendação para consulta das partes interessadas. Deve ser concedido às partes interessadas um prazo adequado para se pronunciarem sobre esse projeto de decisão. As autoridades dos Estados-Membros devem ser envolvidas sempre que necessário.

3. Ao adotar o parecer ou recomendação final, a ENIM deve ter em conta as observações das partes interessadas nos termos do n.º 2. Sempre que não tenha em conta elementos significativos das observações apresentadas, a ENIM deve fundamentar essa omissão.

Artigo 55.º

Organização da Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura

1. Para efeitos do presente regulamento, a Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura a que se refere o artigo 7.º-F da Diretiva 2012/34/UE é organizada em conformidade com o presente artigo.

2. Todos os gestores de infraestrutura ferroviária responsáveis pelas linhas que fazem parte da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T, a que se refere o [artigo 6.º e o anexo I do novo Regulamento RTE-T], são membros da ENIM. Devem designar um representante e um representante suplente.

3. Os gestores de infraestrutura ferroviária que não satisfaçam o critério definido no n.º 2 podem designar um representante não membro para participar nas deliberações da ENIM.

4. Após consulta e aprovação pela Comissão, a ENIM adota e publica o seu regulamento interno, de acordo com o qual deve organizar as suas atividades.

5. A ENIM delibera por maioria simples, salvo disposição em contrário do regulamento interno. Todos os membros de um Estado-Membro dispõem, em conjunto, de um voto. Em caso de ausência de um membro, o seu suplente pode exercer o direito de voto.

6. A ENIM reúne-se a intervalos regulares. Elege um presidente de entre os seus membros por maioria de dois terços dos seus membros.

7. A Comissão é membro da ENIM sem direito de voto. Apoia o trabalho da rede e facilita a coordenação.

8. A ENIM define o seu programa de trabalho, que deve abranger, pelo menos, um período de dois anos. A ENIM deve consultar os candidatos e outras partes interessadas operacionais através do mecanismo de consulta referido no artigo 54.º sobre o projeto de programa de trabalho. Além disso, deve consultar a Comissão Europeia, a Agência Ferroviária da União Europeia e a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e, se for caso disso, outras partes interessadas.

Artigo 56.º

Responsabilidades da ENIM

1. Para além das funções previstas no artigo 7.º-F da Diretiva 2012/34/UE, a ENIM é responsável por todas as tarefas que lhe são atribuídas pelo presente regulamento. Cabe-lhe especificamente:

   a) Adotar o quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º;

   b) Adotar o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego e de crises a que se refere o artigo 44.º;

   c) Adotar o quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º;

   d) Adotar pareceres e recomendações aos gestores de infraestrutura, em conformidade com as disposições do presente regulamento e por sua própria iniciativa;

   e) Adotar pareceres e recomendações aos gestores de infraestrutura nos casos referidos no artigo 53.º, n.º 2, alínea f);

   f) Organizar a coordenação entre os gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 53.º.

2. Ao proceder à coordenação através de grupos de coordenação específicos, os gestores de infraestrutura devem nomear as entidades que participam nesse grupo, incluindo os pontos focais designados pelos gestores de infraestrutura em conformidade com o artigo 60.º, o coordenador da rede ou ambos.

Artigo 57.º

Transparência

1. A ENIM deve assegurar que os seus membros, os seus métodos de funcionamento e todas as informações pertinentes sobre o seu trabalho sejam disponibilizados ao público no seu sítio Web. Deve incluir os dados de contacto dos grupos de

coordenação específicos, criados pelos gestores de infraestrutura, e referências aos instrumentos e procedimentos de coordenação, em conformidade com o artigo 53.º.

2. A ENIM deve convidar a Comissão, incluindo os coordenadores europeus e, se for caso disso, representantes dos Estados-Membros, a participar nas suas reuniões com vista a debater questões relacionadas com o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e a assegurar a cooperação com os coordenadores europeus, conforme enunciado no [novo Regulamento RTE-T]. A ENIM deve prestar as informações exigidas nos termos do [artigo 53.º, terceiro parágrafo, do novo Regulamento RTE-T].

Artigo 58.º

Coordenador da rede

1. Os gestores de infraestrutura devem dotar a ENIM dos recursos necessários ao desempenho das suas funções. Para o efeito, devem nomear, até [12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], uma entidade imparcial e competente para desempenhar as funções referidas no artigo 59.º. Essa entidade será designada como coordenador da rede.

   Antes da nomeação do coordenador da rede, os gestores de infraestrutura devem obter o consentimento da Comissão relativamente à entidade designada e aos seguintes aspetos:

   a) As condições para a nomeação do coordenador da rede;

   b) As condições de revogação da nomeação;

   c) O procedimento para acompanhar regularmente o seu trabalho e avaliar se desempenhou as suas funções de forma eficaz;

   d) Outras obrigações e funções operacionais do coordenador da rede.

2. O coordenador da rede deve desempenhar as suas funções de forma imparcial e eficaz em termos de custos, atuando em nome da ENIM. Para o efeito, deve apresentar à ENIM o seu programa de trabalho anual relativo às funções definidas no presente regulamento, bem como um relatório anual sobre a execução do programa de trabalho.

Artigo 59.º

Funções e responsabilidades do coordenador da rede

O coordenador da rede desempenha, em apoio da ENIM, as seguintes funções:

a) Assegurar o secretariado e preparar as reuniões, os documentos, as decisões e os pareceres da ENIM;

b) Contribuir para a elaboração do quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, do quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises a que se refere o artigo 44.º e do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º;

c) Contribuir para a coordenação operacional entre os gestores de infraestrutura em conformidade com o artigo 53.º;

d) Identificar as regras, os procedimentos e os instrumentos abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e adotados a nível nacional ou a nível do gestor de infraestrutura que criem obstáculos aos serviços ferroviários multirredes, tal como previsto no presente regulamento;

e) Atuar como ponto de contacto em nome dos gestores de infraestrutura para consultas relacionadas com o planeamento e a repartição de capacidade, em especial no que diz respeito a potenciais pedidos de capacidade ou de informação ou aos pontos de contacto relacionados com incidentes ferroviários e restrições temporárias de capacidade;

f) Atuar como primeiro ponto de contacto das partes interessadas exteriores ao setor ferroviário interessadas na utilização de serviços ferroviários, disponibilizando contactos aos intervenientes relevantes junto dos gestores de infraestrutura e de outras partes interessadas operacionais;

g) Atuar como ponto de contacto em nome da ENIM junto dos candidatos e de outras partes interessadas operacionais sobre questões não explicitamente abrangidas pelo presente regulamento, em especial o lançamento ou a alteração de serviços de transporte ferroviário transfronteiriço ou a organização do apoio a atividades *ad hoc*, em especial para fazer face às situações de crise referidas no artigo 47.º.

Artigo 60.º

Pontos focais para a coordenação dos gestores de infraestrutura

1. A fim de assegurar a coordenação entre os gestores de infraestrutura nos termos do artigo 53.º, os gestores de infraestrutura devem designar pontos focais. O ponto focal atua como interface central entre a organização do gestor de infraestrutura e as outras entidades envolvidas nas atividades de coordenação.

2. Os gestores de infraestrutura devem informar sem demora a ENIM de quaisquer alterações dos pontos focais para fins de inclusão nas publicações a que se refere o artigo 57.º, n.º 1 (Transparência).

Artigo 61.º

Estrutura, conteúdo e calendário comuns das especificações da rede

1. A ENIM deve elaborar e adotar uma estrutura comum para as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, que tenha em conta as informações enumeradas no anexo IV dessa diretiva e no anexo IV do presente regulamento, bem como um calendário comum para a consulta das partes interessadas sobre o projeto de especificações da rede. Ao elaborar as especificações da rede, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta esta estrutura e este calendário.

2. Ao elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, o gestor de infraestrutura deve ter o mais possível em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade, o quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises e o quadro europeu para a análise do desempenho, a que se referem, respetivamente, os artigos 6.º, 44.º e 50.º do presente regulamento.

3. Caso o gestor de infraestrutura não cumpra o disposto nos n.os 1 ou 2, deve apresentar uma justificação nas especificações da rede e informar a entidade reguladora competente e a ENIM.

Artigo 62.º

Digitalização da gestão da capacidade e do tráfego

1. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que os processos de gestão da capacidade e de gestão do tráfego no âmbito do presente regulamento sejam executados através de ferramentas e serviços digitais.

2. As ferramentas digitais implantadas e os serviços digitais prestados devem:

   a) Melhorar o desempenho e a qualidade, incluindo a plena interoperabilidade, dos serviços prestados pelos gestores de infraestrutura aos candidatos;

   b) Melhorar a transparência da gestão da capacidade ferroviária e da gestão do tráfego ao longo de todas as suas fases;

   c) Reduzir os encargos administrativos para os candidatos, solicitando cada elemento de informação apenas uma vez e fornecendo informações ou dados num único local, incluindo no que diz respeito aos serviços transfronteiriços.

3. Caso as ferramentas digitais ou os serviços digitais necessários para apoiar os processos de gestão da capacidade ou de gestão do tráfego tenham de ser abrangidos por especificações técnicas de interoperabilidade, ou caso as especificações existentes que abranjam total ou parcialmente essas ferramentas, tal como previsto na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, tenham de ser alteradas, a ENIM e os gestores de infraestrutura devem contribuir para o desenvolvimento e a manutenção dessas especificações, em cooperação com a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e através do processo referido no artigo 5.º da Diretiva (UE) 2016/797.

4. Os gestores de infraestrutura devem contribuir para o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu nas matérias abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento. Para o efeito, a ENIM e os gestores de infraestrutura devem procurar uma representação adequada no grupo diretor do pilar «Sistema» e no grupo de implantação a que se referem, respetivamente, os artigos 96.º e 97.º do Regulamento (UE) 2021/2085.

5. Os gestores de infraestrutura, as empresas ferroviárias, os outros candidatos e, se for caso disso, os operadores de instalações de serviço ferroviário devem trocar informações digitais relacionadas com a gestão da capacidade e a gestão do tráfego através de ferramentas e serviços digitais baseados numa arquitetura harmonizada e com interfaces normalizadas ou sistemas comuns, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797 e com as especificações estabelecidas nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva.

   No caso dos serviços ferroviários multirredes, os gestores de infraestrutura devem prestar serviços digitais e informações digitais através de uma interface única ou de sistemas comuns desenvolvidos e implantados sob a coordenação da ENIM, em conformidade com o n.º 3.

CAPÍTULO VI
SUPERVISÃO REGULAMENTAR DA GESTÃO DA CAPACIDADE E DO TRÁFEGO

SECÇÃO 1

Entidades reguladoras

Artigo 63.º

Responsabilidades das entidades reguladoras

1. As funções e as competências previstas no artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE devem ser igualmente exercidas no que diz respeito às matérias abrangidas pelo presente regulamento. Em especial, a entidade reguladora deve acompanhar as atividades dos gestores de infraestrutura previstas nos capítulos II a V e verificar o cumprimento do presente regulamento por sua própria iniciativa e com vista a prevenir a discriminação dos candidatos.

2. Uma empresa ferroviária, um candidato, um potencial candidato, uma autoridade nacional, regional ou local responsável pelos transportes tem o direito de recorrer para a entidade reguladora, nos termos do artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE, caso considere ter sido tratado de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesado pelo gestor de infraestrutura no exercício, por este último, das atividades previstas nos capítulos II, III, IV e V do presente regulamento (Gestão da capacidade de infraestrutura; Gestão do tráfego e de crises; Análise e gestão do desempenho; Rede europeia de coordenação).

Artigo 64.º

Cooperação das entidades reguladoras no âmbito da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário (ENRRB)

1. Para efeitos do cumprimento das responsabilidades que lhes incumbem por força do presente regulamento, as entidades reguladoras devem cooperar no âmbito da ENRRB, tal como enunciado no artigo 57.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, nomeadamente através de consultas e investigações conjuntas, da adoção de pareceres ou recomendações ou de outras atividades relevantes. As entidades reguladoras devem prestar todas as informações necessárias à ENRRB.

   Ao atuar no âmbito do presente regulamento, a ENRRB tem as funções e responsabilidades e organiza o seu trabalho, tal como definido na secção 2 do presente capítulo.

2. No caso de uma queixa ou de um inquérito por iniciativa própria sobre uma matéria abrangida pelo âmbito de aplicação do presente regulamento e que afete o acesso ou a utilização das redes ferroviárias em mais do que um Estado-Membro, a entidade reguladora em causa deve informar a ENRRB e a Comissão da queixa ou do inquérito.

3. Uma entidade reguladora pode transmitir qualquer questão, queixa ou inquérito pertinente à ENRRB para troca de pontos de vista ou para a adoção de um parecer ou recomendação.

4. Ao tomar decisões sobre matérias que afetem mais do que um Estado-Membro, as entidades reguladoras em causa devem colaborar na preparação das respetivas decisões sob a coordenação da ENRRB, a fim de resolver o problema. Para o efeito, as entidades reguladoras em causa devem desempenhar as suas funções nos termos do n.º 1 do presente artigo e do artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE. Devem ter em conta todos os pareceres e recomendações pertinentes adotados pela ENRRB e transmitir-lhe essas decisões.

5. Sempre que uma entidade reguladora adote uma decisão divergente de um parecer ou recomendação pertinente da ENRRB ou se recuse a adotar uma decisão, deve apresentar à ENRRB uma explicação das divergências e os motivos para não seguir os pareceres ou recomendações da ENRRB.

6. As entidades reguladoras consultadas pela ENRRB devem responder dentro dos prazos por esta definidos e, mediante pedido da ENRRB, devem prestar todas as informações que tenham o direito de solicitar ao abrigo da respetiva legislação nacional. Estas informações só podem ser utilizadas para efeitos das atividades realizadas pelas entidades reguladoras em conformidade com o presente regulamento.

7. Os gestores de infraestrutura devem prestar sem demora todas as informações necessárias para o tratamento das queixas ou para a realização dos inquéritos referidos no presente artigo solicitadas pelo organismo regulador do Estado-Membro em que o gestor de infraestrutura se encontra estabelecido. As entidades reguladoras têm o direito de solicitar informações à ENIM sobre os inquéritos da sua competência, bem como o direito de transmitir essas informações à ENRRB.

8. As entidades reguladoras do setor ferroviário devem disponibilizar os recursos necessários para o funcionamento da ENRRB.

SECÇÃO 2

Funções e responsabilidades da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário

Artigo 65.º

Funções e responsabilidades

1. Para além das suas funções ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE, a ENRRB tem igualmente as funções e responsabilidades previstas no presente regulamento.

2. A ENRRB deve coordenar todas as atividades de cooperação das entidades reguladoras do setor ferroviário, tal como referido no artigo 64.º, e promover a harmonização das decisões das entidades reguladoras em relação aos serviços ferroviários internacionais.

3. Com base nos pedidos dos candidatos, dos gestores de infraestrutura e de outras partes interessadas, a ENRRB deve emitir pareceres ou recomendações sobre as decisões pendentes ou adotadas relativas a queixas apresentadas às entidades reguladoras do setor ferroviário.

4. As partes interessadas podem apresentar uma queixa junto da ENRRB sobre questões abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento ou que afetem o acesso ou a utilização da infraestrutura ferroviária em mais do que um Estado-Membro. Sempre que receba uma queixa neste sentido, a ENRRB deve transmiti-la-sem demora à entidade ou entidades reguladoras competentes.

   Nesses casos, a ENRRB deve informar imediatamente as entidades reguladoras do setor ferroviário em causa da sua intenção de adotar um parecer ou uma recomendação sobre essa matéria.

5. A ENRRB deve apresentar o seu parecer ou recomendação às entidades reguladoras do setor ferroviário em causa no prazo de um mês a contar da receção de todas as informações pertinentes relativas à queixa. A ENRRB pode prorrogar o prazo no caso de questões particularmente complexas.

6. A ENRRB deve definir os princípios e as práticas comuns de tomada das decisões para as quais as entidades reguladoras sejam competentes nos termos do presente regulamento.

Artigo 66.º

Organização e estrutura da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário (ENRRB)

Para efeitos do presente regulamento, a ENRRB está organizada do seguinte modo:

a) Um conselho de entidades reguladoras;

b) Um secretariado.

As entidades reguladoras devem assegurar o funcionamento do secretariado.

Artigo 67.º

Composição do conselho das entidades reguladoras

1. O conselho das entidades reguladoras é composto por um membro com direito de voto de cada Estado-Membro que tenha uma rede ferroviária em funcionamento e um membro nomeado pela Comissão.

2. Os membros com direito de voto são o presidente ou um vice-presidente da entidade reguladora a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE. Os membros do conselho são representados, na sua ausência, por membros suplentes. O membro suplente deve ser nomeado pela entidade reguladora de entre o órgão de governação ou de gestão da entidade reguladora ou, se tal não for possível, de entre o seu pessoal.

3. Os membros do conselho e os respetivos suplentes devem agir de forma independente e objetiva, no interesse da União, independentemente de quaisquer interesses nacionais ou pessoais específicos. Não podem solicitar nem aceitar instruções de nenhum governo, instituição, pessoa ou organismo.

4. O secretariado da ENRRB deve publicar uma lista atualizada dos membros do conselho e dos respetivos suplentes, juntamente com as suas declarações de interesse.

Artigo 68.º

Funções e atribuições do conselho

1. O conselho exerce todas as atribuições da ENRRB definidas no presente regulamento.
2. O conselho deve, nomeadamente:
   a) Adotar pareceres ou recomendações sobre queixas ou inquéritos que lhe sejam apresentados pelo seu presidente ou por uma ou mais entidades reguladoras, em conformidade com as regras estabelecidas no artigo 69.º;
   b) Elaborar e adotar um relatório anual sobre as atividades da ENRRB;
   c) Criar grupos de trabalho e nomear os seus presidentes.

Artigo 69.º

Organização do trabalho do conselho

1. O conselho adota o seu regulamento interno, na sequência da aprovação da Comissão.
2. A Comissão preside às reuniões do conselho. Não dispõe de direito de voto.
3. O secretariado deve prestar os serviços necessários à organização das reuniões e ao trabalho do conselho.
4. Salvo disposição em contrário do respetivo regulamento interno, o conselho decide por maioria simples dos seus membros.
5. Cada membro dispõe de um voto. Em caso de ausência de um membro, o seu suplente pode exercer o direito de voto.
6. O regulamento interno estabelece disposições de voto mais pormenorizadas, nomeadamente o procedimento de votação de matérias urgentes e em caso de recomendações relativas às decisões das entidades reguladoras do setor ferroviário.

Artigo 70.º

Grupos de trabalho da ENRRB

1. Por sua própria iniciativa ou sob proposta da Comissão, e em conformidade com o regulamento interno do conselho, este pode decidir, por maioria simples, criar grupos de trabalho para organizar o trabalho da ENRRB sobre temas específicos relacionados com a aplicação do presente regulamento.
2. O conselho define o mandato de cada grupo de trabalho e nomeia os presidentes dos grupos de trabalho, de modo a representar, sempre que possível, diferentes entidades reguladoras do setor ferroviário.
3. Os grupos de trabalho devem estar abertos à participação de peritos das entidades reguladoras do setor ferroviário, da Comissão, das partes interessadas operacionais e, se for caso disso, de outros organismos públicos ou privados.
4. O secretariado presta apoio administrativo aos grupos de trabalho.

5. Se necessário, em função de cada caso, o conselho ou os presidentes dos grupos de trabalho podem convidar peritos de reconhecida competência nos domínios em causa para participar nas reuniões dos grupos de trabalho.

CAPÍTULO VII
DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 71.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar os atos delegados referido no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 9, no artigo 38.º, n.º 3, no artigo 39.º, n.º 9, no artigo 46.º, n.º 6, no artigo 48.º, n.º 3, e no artigo 53.º, n.º 5, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [1 de janeiro de 2026]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes, pelo menos, nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem, pelo menos, três meses antes do final de cada prazo.

Artigo 72.º

Procedimento de comité

1. A Comissão será assistida pelo comité a que se refere o artigo 62.º da Diretiva 2012/34/UE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 73.º

Relatório e revisão

Até [31 de dezembro de 2030], a Comissão avalia o impacto da presente diretiva no setor ferroviário e apresenta um relatório sobre a sua aplicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

O relatório deve avaliar, nomeadamente:

a) O impacto do presente regulamento no desempenho dos serviços da infraestrutura ferroviária;

b) O impacto do presente regulamento no desenvolvimento dos serviços ferroviários, designadamente os serviços internacionais, os serviços de longo curso e os serviços de transporte de mercadorias;

c) O trabalho da Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura, do coordenador da rede, da Rede Europeia das Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário e do órgão de

análise do desempenho em geral e em relação ao desenvolvimento, adoção e aplicação de critérios, metodologias e procedimentos comuns.

d) A necessidade de reforçar os mecanismos de coordenação através da substituição de elementos dos quadros europeus referidos nos artigos 6.º e 44.º por regras vinculativas;

e) A necessidade de reforçar a supervisão regulamentar através da criação de uma entidade reguladora do setor ferroviário da União.

Artigo 74.º

Alterações da Diretiva 2012/34/UE

1. A Diretiva 2012/34/UE é alterada do seguinte modo:

   a) No artigo 1.º, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

      «c) Os princípios e procedimentos aplicáveis à fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária, constantes do capítulo IV.»

   b) No artigo 2.º, é suprimido o n.º 6;

   c) São suprimidos os pontos 20, 22, 23, 27 e 28;

   d) É suprimido o artigo 7.º-B;

   e) É suprimido o artigo 36.º;

   f) São suprimidos os artigos 38.º a 54.º;

   g) No anexo IV, são suprimidos os pontos 1 e 3;

   h) É suprimido o anexo VII.

2. As remissões para as disposições suprimidas da Diretiva 2012/34/UE devem entender-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo X, secção 1.

Artigo 75.º

Disposições transitórias

1. Os acordos-quadro celebrados em conformidade com o artigo 42.º da Diretiva 2012/34/UE continuam a ser aplicáveis até ao termo da sua vigência.

2. O artigo 3.º, pontos 20, 22, 23, 27 e 28, os artigos 7.º-B, 36.º e 38.º a 54.º, o anexo IV, ponto 3, e o anexo VII da Diretiva 2012/34/UE não se aplicam às atividades e tarefas executadas em relação aos horários de serviço que entrem em vigor após [8 de dezembro de 2029].

Artigo 76.º

Revogação

1. O Regulamento (UE) n.º 913/2010 é revogado, com efeitos a partir de [9 de dezembro de 2029].

2. As remissões para o regulamento revogado devem entender-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo X, secção 2.

Artigo 77.º

Entrada em vigor e aplicação

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

2. É aplicável a partir de [1 de janeiro de 2026]. Todavia:

   a) Os artigos 1.º, 2.º e 3.º, o capítulo II, com exceção do artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, e do artigo 27.º, n.º 4, e o capítulo III, com exceção do artigo 48.º, do presente regulamento aplicam-se apenas às atividades e tarefas executadas em relação aos horários de serviço que entrem em vigor após [8 de dezembro de 2029];

   b) O artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, são aplicáveis a partir de [1 de janeiro de 2028];

   c) O artigo 27.º, n.º 4, é aplicável a partir de [1 de março de 2026];

   d) Os artigos 48.º e 62.º são aplicáveis a partir de [13 de dezembro de 2026];

   e) O artigo 74.º é aplicável a partir de [9 de dezembro de 2029].

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

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente*

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s)

1.3. A proposta/iniciativa refere-se:

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

1.4.3. Resultado(s) e impacto esperados

1.4.4. Indicadores de desempenho

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado de aplicação da iniciativa

1.5.2. Valor acrescentado da participação da União (que pode resultar de diferentes fatores, como, por exemplo, ganhos de coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.

1.5.3. Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa

1.7. Método(s) de execução orçamental(ais) previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos

2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os mitigar

2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos respetivos fundos geridos») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvidas

3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

3.2.3.1. Necessidades estimadas de recursos humanos

3.2.4. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual

3.2.5. Participação de terceiros no financiamento

3.3. Impacto estimado nas receitas

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Proposta de regulamento relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único.

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s)

Transportes, espaço ferroviário europeu único.

1.3. A proposta/iniciativa refere-se:

☒ **a uma nova ação**

☐ **a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória**[24]

☐ **à prorrogação de uma ação existente**

☐ **à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra/uma nova ação**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

O objetivo geral desta iniciativa é melhorar a gestão da capacidade da infraestrutura e do tráfego ferroviários com vista a otimizar a utilização da rede ferroviária e a qualidade da capacidade e das operações, melhorando assim o desempenho dos serviços de transporte ferroviário e acolhendo maiores volumes de tráfego.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Os objetivos específicos desta iniciativa são os seguintes:

– permitir processos de gestão da capacidade mais eficazes no quadro jurídico,

– reforçar os incentivos à melhoria do desempenho da infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário,

– introduzir mecanismos mais eficazes de coordenação entre as partes interessadas, em especial a nível transfronteiriço, e

– apoiar a implantação de ferramentas digitais que favoreçam a melhoria da gestão da capacidade e do tráfego.

1.4.3. Resultado(s) e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada.

Ao introduzir um quadro harmonizado e diretamente aplicável para a gestão da infraestrutura e do tráfego ferroviários, a proposta contribuirá para o objetivo geral de acolher maiores volumes de tráfego na rede ferroviária, em benefício dos clientes

[24] Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

dos serviços ferroviários tanto nos segmentos de passageiros como de mercadorias. Prevê-se que a capacidade adicional resultante da proposta aumente o tráfego ferroviário (expresso em quilómetros-comboio) em 4 %, o que representa quase 250 milhões de quilómetros-comboio de capacidade adicional. Em termos monetários, estima-se que esta capacidade adicional venha a gerar um valor económico de 2,5 mil milhões de EUR para as empresas ferroviárias e para os seus clientes, expressos em valor atual líquido a preços de 2021 durante o período de 2025-2050.

A proposta tornará o processo de repartição de capacidade mais eficiente através da introdução de medidas destinadas a melhorar a estabilidade dos canais horários atribuídos, gerando economias de custos de cerca de 420 milhões de EUR para as empresas ferroviárias e de valor semelhante para os gestores de infraestrutura, expressos em valor atual líquido a preços de 2021 durante o período de 2025-2050.

Além disso, a proposta melhorará a coordenação transfronteiriça das restrições temporárias de capacidade, o que aumentará a fiabilidade do transporte ferroviário. Espera-se igualmente que as várias medidas da proposta conduzam a melhorias da pontualidade, resultando num benefício económico para as empresas ferroviárias estimado em 658 milhões de EUR.

Prevê-se igualmente que a proposta conduza a economias de custos administrativos para as autoridades públicas nacionais devido à aplicação de um quadro jurídico harmonizado para a gestão da capacidade e do tráfego ferroviários e à abolição dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias. Essas economias estão estimadas em 2,6 milhões de EUR, expressos em valor atual líquido a preços de 2021, durante o período de 2025-2050.

1.4.4. Indicadores de desempenho

Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.

A Comissão acompanhará a execução e a eficácia desta iniciativa através de várias ações e de um conjunto de indicadores principais que medirão os progressos realizados na consecução dos objetivos operacionais. Estes indicadores serão desenvolvidos com base no parecer de um órgão de análise do desempenho, que incluirá peritos independentes com experiência no setor ferroviário e provenientes de diferentes grupos de partes interessadas. Os dados serão fornecidos pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura (ENIM) e, em especial, pela entidade operacional de apoio, ou seja, o coordenador da rede. Espera-se que a qualidade dos dados aumente na sequência da aplicação de definições e métodos uniformes de recolha e apresentação dos dados, que o coordenador da rede ferroviária deve desenvolver em cooperação com a Comissão. Espera-se que a Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário (ENRRB) disponibilize dados e análises sobre a evolução da concorrência e a execução. Preveem-se melhorias na qualidade da informação devido à colaboração das entidades reguladoras.

Os indicadores de desempenho podem normalmente incluir indicadores quantitativos, como volumes de capacidade solicitada e repartida, número de alterações, incluindo anulações, dos canais horários atribuídos, número de eventos em que a capacidade da infraestrutura ferroviária está temporariamente indisponível, tempos de imobilização nas estações e valores de pontualidade, bem como indicadores financeiros (custos administrativos, de ajustamento e de execução decorrentes da aplicação das medidas da iniciativa).

A iniciativa proporcionará um quadro jurídico para o desenvolvimento de regras, procedimentos e modelos mais pormenorizados, que serão estabelecidos em atos não legislativos. Por conseguinte, o período de execução deve refletir a entrada em vigor desses atos. Cinco anos após o termo da data de aplicação de toda a legislação pertinente (incluindo a adoção e entrada em vigor de atos de execução e atos delegados), os serviços da Comissão devem proceder a uma avaliação para verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado de aplicação da iniciativa

Prevê-se que o regulamento proposto entre em vigor em 2025.

O financiamento das três atividades de coordenação que a iniciativa implica (ver caixa 1.5.5) já está garantido para o período de 2025-2027 sob a forma de subvenções de assistência técnica do MIE, sendo que o objetivo é continuar a financiar estas atividades utilizando o MIE a partir de 2028.

1.5.2. Valor acrescentado da participação da União (que pode resultar de diferentes fatores, como, por exemplo, ganhos de coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.

É necessária uma ação a nível da UE para introduzir novos processos, instrumentos e incentivos para a gestão da capacidade e do tráfego ferroviários. Além disso, são necessárias medidas a nível da UE para colmatar as atuais deficiências da coordenação transfronteiriça da gestão da capacidade e do tráfego.

É igualmente necessária uma ação a nível da UE para resolver as questões transfronteiriças relativas à utilização de regimes de desempenho.

Por último, é necessária uma ação a nível da UE para resolver a falta de harmonização e interoperabilidade das ferramentas digitais, que continua a ser uma das principais deficiências da gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e que é pouco suscetível de ser resolvida através de iniciativas setoriais ou nacionais, tendo em conta as possibilidades de execução coerciva insuficientes.

Esta iniciativa é igualmente necessária para eliminar os obstáculos da atual legislação da UE que impedem a plena execução de iniciativas setoriais relativas à repartição de capacidade, como o projeto «Reformulação dos horários para uma gestão inteligente das capacidades» (TTR) desenvolvido pelo setor ferroviário da UE.

A adoção de um quadro jurídico a nível da UE eliminará as diferenças entre as regras e as práticas nacionais que impedem a maximização da utilização da capacidade da rede ferroviária, reduzem a eficácia da gestão do tráfego ferroviário e, em última análise, resultam no desempenho deficiente do transporte ferroviário transfronteiriço. Uma ação a nível da UE permitiria igualmente criar instrumentos eficazes e eficientes para a coordenação do planeamento estratégico da capacidade de infraestrutura, colmatar potenciais lacunas no mandato das entidades reguladoras no que diz respeito ao tráfego ferroviário transfronteiriço e introduzir regras harmonizadas para incentivar a redução das anulações e das alterações dos pedidos de capacidade.

1.5.3. Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes

Em 2018, a Comissão elaborou um relatório sobre a aplicação do Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias, a que se seguiu, em 2021, uma avaliação.

A avaliação conclui que a utilização das estruturas dos corredores foi limitada e que, de um modo geral, os objetivos do regulamento não foram alcançados. As informações disponíveis na avaliação sugerem que a pontualidade dos comboios de mercadorias é relativamente fraca à partida e se deteriora ainda mais durante a circulação dos comboios, sendo a pontualidade no destino ainda pior, o que torna os serviços ferroviários menos atrativos do que outros modos de transporte de mercadorias.

Por outro lado, a melhoria significativa da pontualidade do transporte ferroviário de mercadorias durante a pandemia de COVID-19, período em que ficou disponível mais capacidade para o transporte de mercadorias na sequência da quebra acentuada verificada no transporte de passageiros, confirmou que existe um grande potencial por explorar para o transporte ferroviário transfronteiriço de mercadorias.

Pela positiva, a avaliação concluiu que o Regulamento Corredores de Transporte Ferroviário de Mercadorias contribuiu para o objetivo de melhorar a cooperação e também, embora em menor grau, para o objetivo de aumentar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias no sistema de transporte multimodal. Os corredores de transporte ferroviário de mercadorias também abriram caminho a iniciativas destinadas a eliminar os estrangulamentos técnicos e operacionais, modernizar a elaboração de horários e prever as horas de chegada dos comboios.

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados

A iniciativa relativa à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária pretende utilizar o financiamento do programa do Mecanismo Interligar a Europa (segunda rubrica do quadro financeiro plurianual) com vista a cofinanciar três atividades de coordenação complementares, tal como descritas no ponto 1.5.5 *infra*. O financiamento destas atividades contribuirá para as despesas operacionais relacionadas com pessoal especializado, desenvolvendo processos, apoiando a coordenação transfronteiriça e acompanhando o desempenho.

Para a primeira atividade identificada (ver ponto 1.5.5 *infra*), o cofinanciamento da UE consistirá essencialmente na continuação dos regimes de assistência técnica que atualmente apoiam os corredores de transporte ferroviário de mercadorias e a RailNetEurope, mas no âmbito da governação revista prevista na proposta.

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

A iniciativa relativa à utilização da capacidade de infraestrutura ferroviária destina-se a disponibilizar cofinanciamento da UE para as seguintes atividades de coordenação complementares:

1) Apoio à coordenação dos gestores de infraestrutura:

Este apoio consistiria na continuação dos regimes de assistência técnica que atualmente apoiam os corredores de transporte ferroviário de mercadorias e a RNE, mas no âmbito da governação revista prevista na proposta ao abrigo da qual será

nomeado, a nível da UE, um «coordenador da rede» integrado na Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura (ENIM), em substituição dos 11 organismos atuais responsáveis pelos corredores. A obrigação de financiar o funcionamento da ENIM, incluindo o coordenador da rede, caberá aos gestores de infraestrutura nacionais. Os gestores de infraestrutura receberão cofinanciamento da UE.

2) Apoio à coordenação das entidades reguladoras:

A proposta exige que as entidades reguladoras nacionais criem um secretariado de apoio à cooperação a nível da UE, com base na atual Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário, que não é uma agência descentralizada nem outro organismo criado ao abrigo dos Tratados da União, na aceção do artigo 70.º do Regulamento Financeiro. Este secretariado receberá financiamento das entidades reguladoras nacionais, bem como cofinanciamento da UE.

3) Órgão de análise do desempenho:

A proposta implica igualmente a criação de um grupo independente de peritos ferroviários denominado «órgão de análise do desempenho», que não é uma agência descentralizada nem outro organismo criado ao abrigo dos Tratados da União, na aceção do artigo 70.º do Regulamento Financeiro. O órgão analisará o desempenho da infraestrutura e dos serviços de transporte ferroviários e prestará aconselhamento ao setor ferroviário e à Comissão Europeia sobre possíveis melhorias de desempenho. Os fundos da UE deverão cobrir os custos incorridos pelos membros do grupo com a sua participação no referido órgão (a tempo parcial), as suas despesas de deslocação, etc.

Para cada uma destas atividades, o cofinanciamento da UE assumirá a forma de assistência técnica do MIE para o período de 2025-2027. As subvenções do MIE serão concedidas ao beneficiário sem um convite à apresentação de propostas (adjudicação direta), uma vez que não existem organismos concorrentes alternativos aos beneficiários previamente identificados referidos nos pontos anteriores.

A realização destas atividades não exige um aumento de recursos humanos da Comissão Europeia.

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa

☐ **duração limitada**

– ☐ em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA

– ☐ Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e entre AAAA e AAAA para as dotações de pagamento.

☒ **duração ilimitada**

– Aplicação com um período de arranque progressivo entre AAAA e AAAA,

– seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Métodos de execução orçamental previstos[25]

☒ **Gestão direta** pela Comissão

– ☒ pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União;

– ☒ pelas agências de execução

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☐ **Gestão indireta** por delegação de tarefas de execução orçamental:

– ☐ em países terceiros ou nos organismos por estes designados;

– ☐ em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);

– ☐ ao BEI e ao Fundo Europeu de Investimento;

– ☐ nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;

– ☐ em organismos de direito público;

– ☐ em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;

– ☐ em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;

– ☐ a pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.

– *Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

Observações

/

[25] Para mais explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

As tarefas executadas diretamente pela DG Mobilidade e Transportes seguirão o ciclo anual de planeamento e acompanhamento adotado pela Comissão e pelas agências de execução, incluindo a comunicação dos resultados no relatório anual de atividades da DG Mobilidade e Transportes.

Mais especificamente, no que diz respeito ao coordenador da rede (atividade 2 na caixa 1.5.5 *supra*), o regulamento proposto exige que o programa de trabalho e o orçamento do coordenador da rede sejam aprovados pelo conselho dos gestores de infraestrutura.

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos

A unidade espaço ferroviário europeu único da DG Mobilidade e Transportes acompanhará a aplicação do regulamento proposto.

As despesas serão executadas em regime de gestão direta, em plena aplicação das disposições do Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa, e das disposições do Regulamento Financeiro.

O financiamento será disponibilizado através de convenções de subvenção concedidas a beneficiários previamente identificados (adjudicação direta), tal como explicado na caixa 1.5.5 *supra*.

Os fundos do MIE cobrirão apenas uma parte dos custos das atividades 1 e 2 descritas na caixa 1.5.5 *supra* (cofinanciamento), uma vez que o regulamento proposto exige que as partes interessadas disponibilizem uma parte significativa do financiamento necessário para cobrir os custos destas atividades.

A estratégia de controlo dos contratos públicos e das subvenções na DG Mobilidade e Transportes inclui controlos jurídicos, operacionais e financeiros *ex ante* específicos dos procedimentos, bem como da assinatura de contratos e convenções. Além disso, as despesas efetuadas com a aquisição de bens e serviços estão sujeitas a controlos financeiros *ex ante* e, se necessário, a controlos financeiros *ex post*.

2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os mitigar

Os beneficiários previamente identificados das subvenções de assistência técnica do MIE (ver ponto 1.5.5 *supra*) são considerados beneficiários de baixo risco. Por conseguinte, os riscos potenciais seriam cobertos pelos mecanismos existentes do Regulamento Financeiro e atenuados pelo conjunto de controlos internos da DG Mobilidade e Transportes (controlos jurídicos e financeiros *ex ante* sistemáticos e auditorias *ex post* das despesas, tal como definido nos planos de trabalho anuais de auditoria).

Serão igualmente instituídos controlos adequados para atenuar o risco potencial de conflitos de interesses, em especial no que diz respeito ao cumprimento por parte dos

beneficiários das obrigações que lhes são impostas e às regras que determinam o funcionamento do órgão de análise do desempenho.

2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos respetivos fundos geridos») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)

Tendo em conta o âmbito e o montante limitados do financiamento da UE a conceder, e uma vez que os beneficiários dos fundos da UE são considerados de baixo risco, espera-se que esta iniciativa não origine custos de controlo que ultrapassem os custos atuais dos controlos da DG Mobilidade e Transportes. Espera-se que o risco de erro no momento do pagamento e no momento do encerramento permaneça abaixo de 2 %.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.

Aplicar-se-iam as medidas regulares de prevenção e proteção da Comissão, especificamente:

— Os pagamentos de quaisquer serviços são controlados pelo pessoal da Comissão antes de serem efetuados, tendo em conta todas as obrigações contratuais, os princípios económicos e as boas práticas financeiras ou de gestão. Serão incluídas disposições antifraude (supervisão, requisitos de informação, etc.) em todos os acordos e contratos celebrados entre a Comissão e os destinatários de quaisquer pagamentos.

— Para efeitos da luta contra a fraude, a corrupção e outras atividades ilícitas, são aplicáveis as disposições do Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF).

Em 2020, a DG Mobilidade e Transportes adotou uma estratégia antifraude revista. A estratégia antifraude da DG Mobilidade e Transportes baseia-se na estratégia antifraude da Comissão e numa avaliação de risco específica realizada internamente para identificar as áreas mais vulneráveis à fraude, os controlos já em vigor e as ações necessárias para melhorar a capacidade da DG Mobilidade e Transportes para prevenir, detetar e corrigir situações de fraude.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvidas

- Atuais rubricas orçamentais

<u>Segundo a ordem</u> das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND[26]	dos países da EFTA[27]	de países candidatos e países candidatos potenciais[28]	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
1	02 03 01 00 - MIE - Transportes.	DD	NÃO	SIM	NÃO	NÃO

[26] DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.
[27] EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.
[28] Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

– ☐ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais

– ☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	01	Mercado Único, Inovação e Digital

DG: Mobilidade e Transportes			Ano **2025**[29]	Ano **2026**	Ano **2027**	Ano **2028+**[30]	**TOTAL (2025 – 2027)**
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental[31]: 02 03 01 00 (MIE - Transportes)	Autorizações	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Pagamentos	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
TOTAL das dotações para a DG Mobilidade e Transportes	Autorizações	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Pagamentos	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

29 O ano de 2025 é o do início da aplicação da proposta/iniciativa. Para o período 2025-2027, as despesas serão cobertas através dos fundos de assistência técnica do MIE no domínio dos transportes.

30 Os montantes indicados para o período pós-2028 são meramente indicativos e dependerão dos próximos debates sobre o quadro financeiro plurianual e do acordo final.

31 De acordo com a nomenclatura orçamental oficial.

	Pagamentos	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
TOTAL das dotações da RUBRICA 1 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Pagamentos	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

Rubrica do quadro financeiro plurianual	**7**	«Despesas administrativas»

Esta secção deve ser preenchida com «dados orçamentais de natureza administrativa» a inserir em primeiro lugar no anexo da ficha financeira legislativa (anexo 5 da Decisão da Comissão que estabelece as regras internas sobre a execução da secção «Comissão» do orçamento geral da União Europeia), que é carregado na base DECIDE para efeitos das consultas interserviços.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano **N**	Ano **N+1**	Ano **N+2**	Ano **N+3**	Ano **N+X**			**TOTAL**
DG: <…….>									
• Recursos humanos									
• Outras despesas de administrativas									
TOTAL da DG <….>	Dotações								

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)								

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano **2025**[32]	Ano **2026**	Ano **2027**	Ano **2028+**[33]	**TOTAL (2025 – 2027)**
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Pagamentos	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

[32] O ano de 2025 é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

[33] Os montantes indicados para o período pós-2028 são meramente indicativos e dependerão dos próximos debates sobre o quadro financeiro plurianual e do acordo final.

3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ⇩			Ano **2025**		Ano **2026**		Ano **2027**		Ano **2028+**			**TOTAL (2025 - 2027)**	
			REALIZAÇÕES										
	Tipo	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo		N.º total	Custo total
Apoio à coordenação dos gestores de infraestrutura[34]													
Realização	N.º de passagens «coordenadas» das fronteiras	0,013[35]	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Subtotal da atividade n.º 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Apoio à coordenação das entidades reguladoras do setor ferroviário													
Realização	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável		Não aplicável	Não aplicável
Subtotal da atividade n.º 2			Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável		Não aplicável	Não aplicável
Órgão de análise do desempenho													
Realiza	Número de membros	0,009[36]	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	**0,297**

[34] Tal como descrito no ponto 1.5.5. «Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis...».

[35] Custos anuais incorridos pela ENIM/coordenador da rede para assegurar o alinhamento entre os GI nos pontos de passagem das fronteiras (custos de pessoal).

[36] Custos anuais que cobrem as despesas incorridas pelos membros do órgão de análise do desempenho (*per diem*).

ção												
Subtotal da atividade n.º 3		11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	**0,297**
TOTAIS[37]		84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	**3,120**

[37] Note-se que os totais indicam a soma dos custos apenas para as realizações apresentadas no quadro e não correspondem aos custos totais das atividades 1 a 3 abrangidas pelo financiamento da UE.

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

– ☒ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa

– ☐ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano **N** [38]	Ano **N+1**	Ano **N+2**	Ano **N+3**	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			**TOTAL**
RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de administrativas								
Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								
Com exclusão da RUBRICA 7[39] **do quadro financeiro plurianual**								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								
TOTAL								

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas na DG e, se necessário, pelas eventuais dotações adicionais que sejam concedidas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às restrições orçamentais.

38 O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de aplicação previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

39 Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

3.2.3.1. Necessidades estimadas de recursos humanos

– ☒ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.

– ☐ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo completo

		Ano **N**	Ano **N+1**	Ano **N+2**	Ano **N+3**	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
• **Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)**								
20 01 02 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)								
20 01 02 03 (nas delegações)								
01 01 01 01 (investigação indireta)								
01 01 01 11 (investigação direta)								
Outras rubricas orçamentais (especificar)								
• **Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)**[40]								
20 02 01 (AC, PND e TT da «dotação global»)								
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)								
XX 01 xx **yy zz** [41]	- na sede							
	- nas delegações							
01 01 01 02 (AC, PND e TT - investigação indireta)								
01 01 01 12 (AC, PND e TT - investigação direta)								
Outras rubricas orçamentais (especificar)								
TOTAL								

XX corresponde ao domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e no limite das restrições orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

40 AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

41 Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

3.2.4. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual

A proposta/iniciativa:

– ☒ pode ser integralmente financiada pela reafetação de fundos no âmbito da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).

As atividades referidas na caixa 1.5.5 utilizarão os fundos de assistência técnica do MIE existentes (rubrica orçamental 02 03 01 00) que estão atualmente previstos para atribuição aos gestores de infraestrutura no período 2025-2027 na alteração em curso do programa de trabalho plurianual do MIE.

– ☐ requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e/ou o recurso a instrumentos especiais definidos no Regulamento QFP.

– ☐ requer a revisão do QFP.

3.2.5. Participação de terceiros no financiamento

A proposta/iniciativa:

– ☐ não prevê o cofinanciamento por terceiros,

– ☒ prevê o cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado[42]:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano **2025**[43]	Ano **2026**	Ano **2027**	Ano **2028**	**TOTAL (2025 – 2050)**
Gestores de infraestrutura[44]	13,667	5,312	5,312	5,312	**32,606**
Entidades reguladoras nacionais[45]	3,558	0,180	0,185	0,190	**9,401**
TOTAL das dotações cofinanciadas	**17,226**	**5,492**	**5,496**	**5,501**	**42,007**

[42] Os cofinanciamento por terceiros foi calculado como a diferença entre a soma dos custos estimados associados às medidas da proposta suportados pelo beneficiário em causa (ver caixa 1.5.5 *supra*) e a parte do cofinanciamento da UE concedido a esse beneficiário. Os custos estimados foram diretamente derivados dos cálculos efetuados para a avaliação de impacto da proposta.

[43] O ano de 2025 é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

[44] Financiamento do coordenador da rede; ver ponto 1 na caixa 1.5.5. *supra*.

[45] Para cobrir os custos de criação de um secretariado para a ENRRB; ver ponto 2 na caixa 1.5.5 *supra*.

3.3. Impacto estimado nas receitas

– ☒ A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.

– ☐ A proposta / iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:

– ☐ nos recursos próprios

– ☐ noutras receitas

– indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas ☐

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa[46]						
		Ano **N**	Ano **N+1**	Ano **N+2**	Ano **N+3**	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo …….								

Relativamente às receitas afetadas, especificar a(s) rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s).

/

Outras observações (p. ex., método/fórmula utilizado/a para o cálculo do impacto sobre as receitas ou qualquer outra informação).

[46] No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.