Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►B 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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 276 de 20.10.2010, p. 22)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de dezembro de 2013	L 348	129	20.12.2013

Retificado por:

►**C1** Retificação, JO L 334 de 21.11.2014, p. 104 (913/2010)

▼B

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

(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,

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 ([3]),

Considerando o seguinte:

(1) No âmbito da nova Estratégia da União Europeia para o emprego e o crescimento, a criação de um mercado interno ferroviário, nomeadamente no que respeita ao transporte de mercadorias, é um elemento essencial para a realização de uma mobilidade sustentável.

(2) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ([4]), e a Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária ([5]), representaram etapas importantes na criação do mercado interno no sector ferroviário.

(3) Para poderem ser competitivos face aos outros modos de transporte, os serviços ferroviários internacionais e nacionais de transporte de mercadorias, abertos à concorrência desde 1 de Janeiro de 2007, devem poder beneficiar de uma infra-estrutura ferroviária de boa qualidade e dotada de financiamento suficiente que lhes permita, nomeadamente, prestar serviços de transporte de mercadorias em boas condições de velocidade comercial e de duração de percurso e ser fiáveis, isto é, prestar um serviço que corresponda efectivamente aos compromissos contratuais assumidos com os operadores ferroviários.

(4) Embora a abertura do mercado do transporte ferroviário de mercadorias tenha permitido que novos operadores entrassem na rede ferroviária, os mecanismos de mercado não têm sido e continuam a não ser suficientes para organizar, regular e assegurar o tráfego

([1]) JO C 317 de 23.12.2009, p. 94.
([2]) JO C 79 de 27.3.2010, p. 45.
([3]) Posição do Parlamento Europeu de 23 de Abril de 2009 (JO C 184 E de 8.7.2010, p. 354), posição do Conselho em primeira leitura de 22 de Fevereiro de 2010 (JO C 114 E de 4.5.2010, p. 1), posição do Parlamento Europeu de 15 de Junho de 2010 (ainda não publicada no Jornal oficial) e decisão do Conselho de 13 de Setembro de 2010.
([4]) JO L 237 de 24.8.1991, p. 25.
([5]) JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

▼B

ferroviário de mercadorias. Para optimizar a utilização da rede e garantir a sua fiabilidade, é conveniente introduzir procedimentos adicionais para reforçar a cooperação entre os gestores da infra-estrutura na atribuição dos canais horários internacionais para comboios de mercadorias.

(5) Neste contexto, a criação de corredores ferroviários internacionais para uma rede ferroviária europeia destinada a um transporte de mercadorias competitivo, na qual os comboios de mercadorias possam circular em boas condições e passar facilmente de uma rede nacional para outra, permitiria melhorar as condições de utilização da infra-estrutura.

(6) A fim de criar corredores ferroviários internacionais para uma rede ferroviária europeia destinada ao transporte de mercadorias competitivo, as iniciativas já aprovadas em matéria de infra-estrutura ferroviária indicam que o método mais adequado é a criação de corredores internacionais que respondam às necessidades específicas de um ou mais segmentos, claramente identificados, do mercado de transporte de mercadorias.

(7) O presente regulamento não deverá prejudicar, salvo disposição em contrário, os direitos e as obrigações dos gestores da infra-estrutura decorrentes da Directiva 91/440/CEE e da Directiva 2001/14/CE e, se for caso disso, dos organismos de repartição referidos no n.º 2 do artigo 14.º da Directiva 2001/14/CE. Aqueles diplomas permanecem em vigor, nomeadamente no tocante às disposições aplicáveis aos corredores de transporte de mercadorias.

(8) A criação de um corredor de transporte de mercadorias deverá ter em conta, se for caso disso, a necessidade de uma melhor interligação com as infra-estruturas ferroviárias dos países terceiros europeus.

(9) A criação de corredores de transporte de mercadorias deverá procurar garantir a continuidade ao longo dos corredores, assegurando, para o efeito, as necessárias interligações entre as infra-estruturas ferroviárias existentes.

(10) A criação de corredores ferroviários internacionais de transporte de mercadorias que constituam uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo deverá ser conduzida de forma compatível com a Rede Transeuropeia de Transportes («RTE-T») e/ou com os corredores do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário («ERTMS»). Para esse efeito, é necessário o desenvolvimento coordenado das redes, em especial no que diz respeito à integração dos corredores internacionais para o transporte ferroviário de mercadorias na RTE-T existente e nos corredores ERTMS. Além disso, as regras aplicáveis a esses corredores deverão ser harmonizadas a nível da União. Os projectos que visam reduzir o ruído dos comboios de mercadorias deverão ser incentivados. Se necessário, a criação desses corredores deverá beneficiar de apoio financeiro no âmbito dos programas RTE-T, de investigação e Marco Polo, bem como de outras políticas e fundos da União, como o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo de Coesão e o Banco Europeu de Investimento.

▼B

(11) Em cada corredor de transporte de mercadorias, deverá assegurar-se uma boa coordenação entre os Estados-Membros e os gestores da infra-estrutura em causa, deverá dar-se suficiente prioridade ao tráfego ferroviário de mercadorias, deverão ser estabelecidas ligações eficazes e adequadas com os outros modos de transporte e deverão ser criadas condições propícias ao desenvolvimento da concorrência entre os fornecedores de serviços ferroviários de mercadorias.

(12) Além da criação de corredores de transporte de mercadorias nos termos do artigo 3.º, deverá ser estudada e aprovada a nível da União a criação de corredores adicionais de transporte de mercadorias que obedeçam a critérios e procedimentos transparentes e claramente definidos, deixando aos Estados-Membros e aos gestores da infra-estrutura suficiente margem de decisão e de gestão para poderem ter em conta iniciativas existentes de corredores especiais, como, por exemplo, o ERTMS, a RailNetEurope («RNE») e a RTE-T, e tomarem medidas adaptadas às suas necessidades específicas.

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

(14) Para satisfazer as necessidades do mercado, as modalidades de criação de um corredor de transporte de mercadorias deverão ser apresentadas num plano de execução que inclua a identificação e o calendário das acções destinadas a melhorar o desempenho do transporte ferroviário de mercadorias. Além disso, para garantir que as acções previstas ou realizadas para a criação de um corredor de transporte de mercadorias correspondam às necessidades ou às expectativas de todos os utilizadores do referido corredor, os candidatos susceptíveis de o utilizar deverão ser consultados periodicamente, de acordo com procedimentos definidos pelo conselho de gestão.

(15) O desenvolvimento de terminais intermodais de mercadorias deverá ser também considerado necessário para apoiar a criação de corredores de transporte ferroviário de mercadorias na União.

(16) A fim de assegurar a coerência e a continuidade das capacidades de infra-estrutura disponíveis ao longo dos corredores de transporte de mercadorias, os investimentos nesses corredores deverão ser coordenados entre os Estados-Membros e os gestores da infra-estrutura em causa, bem como, se for caso disso, entre os Estados-Membros e os países terceiros europeus, e planificados segundo um método que corresponda às necessidades do corredor de transporte de mercadorias, sob reserva de viabilidade económica. O programa de execução dos investimentos deverá ser publicado, a fim de assegurar a informação dos candidatos que possam vir a exercer actividades no corredor. Os investimentos deverão incluir projectos relativos ao desenvolvimento de sistemas interoperáveis e ao aumento da capacidade dos comboios.

(17) Pelas mesmas razões, todos os trabalhos de infra-estrutura e equipamento que restrinjam a capacidade disponível no corredor de transporte de mercadorias deverão também ser coordenados a nível do corredor, e deverão ser objecto de publicação actualizada.

▼B

(18) A fim de facilitar os pedidos de capacidade de infra-estrutura para serviços ferroviários internacionais de transporte de mercadorias, é conveniente designar ou criar um balcão único para cada corredor de transporte de mercadorias. Para tal, convém ter por base as iniciativas existentes, em especial as da RNE, organismo que constitui um instrumento de coordenação dos gestores da infra-estrutura e presta certos serviços aos operadores de transporte internacional de mercadorias.

(19) A gestão dos corredores de transporte de mercadorias deverá também incluir procedimentos para a atribuição de capacidade de infra-estrutura aos comboios internacionais de mercadorias que neles circulem. Esses procedimentos deverão reconhecer as necessidades de capacidade dos outros tipos de transporte, incluindo o transporte de passageiros.

(20) Para assegurar uma melhor utilização da infra-estrutura ferroviária, é necessário coordenar a exploração dessa infra-estrutura e dos terminais situados ao longo dos corredores de transporte de mercadorias.

(21) Por regras de prioridade podem entender-se também objectivos prioritários, consoante a situação existente em cada Estado-Membro.

(22) Os comboios de mercadorias que circulem nos corredores de transporte de mercadorias deverão poder beneficiar, na medida do possível, de pontualidade suficiente em caso de perturbações, tendo em conta as necessidades de todos os tipos de transporte.

(23) A fim de promover o desenvolvimento da concorrência entre os fornecedores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias nos corredores ferroviários, deverá ser possível que outros candidatos, para além das empresas de transporte ferroviário ou dos respectivos agrupamentos, apresentem pedidos de capacidade de infra-estrutura nos corredores de transporte de mercadorias.

(24) A fim de avaliar objectivamente os benefícios das medidas destinadas a criar os corredores de transporte de mercadorias, deverão ser acompanhados os desempenhos dos serviços de transporte de mercadorias ao longo dos corredores e publicados periodicamente relatórios de qualidade. A avaliação dos desempenhos deverá incluir os resultados das auscultações sobre o nível de satisfação dos utilizadores dos corredores de transporte de mercadorias.

(25) A fim de garantir um acesso não discriminatório aos serviços ferroviários internacionais, é necessário assegurar uma coordenação eficiente entre as entidades reguladoras das diversas redes abrangidas pelos corredores de transporte de mercadorias.

(26) A fim de facilitar o acesso às informações sobre a utilização das principais infra-estruturas dos corredores de transporte de mercadorias e de assegurar um acesso não discriminatório a esses corredores, o conselho de gestão deverá elaborar, actualizar periodicamente e publicar um documento que reúna todas essas informações.

▼B

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

(28) Deverão ser estabelecidas regras equitativas em matéria de coordenação dos investimentos e de gestão das capacidades e do tráfego assentes na cooperação entre os gestores da infra-estrutura, que devem prestar um serviço de qualidade aos operadores de transporte de mercadorias dentro dos corredores ferroviários internacionais.

(29) Uma vez que os comboios internacionais têm de circular em itinerários que combinam vários corredores, tal como definido no presente regulamento, os gestores da infra-estrutura de vários corredores podem também coordenar as suas actividades por forma a garantir, nos referidos corredores, a disponibilidade de capacidade, a fluidez de circulação e uma aplicação coerente das regras de prioridade aos diversos tipos de tráfego em caso de perturbação.

(30) O presente regulamento visa melhorar a eficiência do transporte ferroviário de mercadorias relativamente aos outros modos de transporte. Deverá ser assegurada a coordenação entre os Estados-Membros e os gestores da infra-estrutura, a fim de garantir um funcionamento dos corredores de transporte de mercadorias o mais eficiente possível. Para o efeito, deverão ser adoptadas medidas operacionais, paralelamente aos investimentos em infra-estruturas e equipamentos técnicos, como o ERTMS, que deverão procurar aumentar a capacidade e a eficiência do transporte ferroviário de mercadorias.

(31) A aplicação das regras relativas à criação e à alteração dos corredores de transporte de mercadorias e às derrogações concedidas aos Estados-Membros deverá efectuar-se em condições uniformes, a fim de garantir a conformidade das propostas de criação dos corredores de transporte de mercadorias com os critérios estabelecidos no presente regulamento, e, por conseguinte, deverá ser confiada à Comissão. Nos termos do artigo 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, as regras e os princípios gerais relativos aos procedimentos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução da Comissão deverão ser definidos previamente por meio de um regulamento adoptado de acordo com o processo legislativo ordinário. Enquanto se aguarda a adopção desse novo regulamento, continua a ser aplicável a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ([1]), com excepção da parte relativa ao procedimento de regulamentação com controlo, que não é aplicável,

([1]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento define as regras que regem a criação e a organização de corredores ferroviários internacionais para um transporte ferroviário de mercadorias competitivo, tendo em vista o desenvolvimento de uma rede ferroviária europeia destinada a um transporte de mercadorias competitivo. Estabelece regras de selecção, organização, gestão e planeamento indicativo dos investimentos dos corredores de transporte de mercadorias.

2. O presente regulamento aplica-se à gestão e utilização das infra-estruturas ferroviárias incluídas em corredores de transporte de mercadorias.

Artigo 2.º

Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições constantes do artigo 2.º da Directiva 2001/14/CE.

2. Para além das definições referidas no n.º 1, aplicam-se as seguintes definições:

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

b) «Plano de execução», o documento que apresenta os meios e a estratégia através dos quais as partes interessadas contam aplicar, durante um período determinado, as medidas necessárias e suficientes para criar o corredor de transporte de mercadorias;

c) «Terminal», a instalação disposta ao longo do corredor de transporte de mercadorias especialmente adaptada para permitir quer o embarque e desembarque de mercadorias dos comboios de transporte de mercadorias e a integração dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias com os serviços rodoviários, marítimos, fluviais e aéreos, quer a formação ou a alteração da composição dos comboios de transporte de mercadorias; e, se necessário, para cumprir as formalidades de fronteira nas fronteiras com os países terceiros europeus.

▼B

CAPÍTULO II

DESIGNAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO DOS CORREDORES FERROVIÁRIOS INTERNACIONAIS PARA UM TRANSPORTE DE MERCADORIAS COMPETITIVO

Artigo 3.º

Designação dos corredores de transporte de mercadorias iniciais

Os Estados-Membros referidos no anexo devem tornar operacionais até às datas nele fixadas os corredores iniciais de transporte de mercadorias estabelecidos no anexo. Os Estados-Membros em causa devem informar a Comissão da criação dos corredores de transporte de mercadorias.

Artigo 4.º

Critérios aplicáveis aos corredores de transporte de mercadorias adicionais

A selecção dos corredores de transporte de mercadorias adicionais a que se refere o artigo 5.º e a alteração dos corredores de transporte de mercadorias a que se refere o artigo 6.º devem obedecer aos seguintes critérios:

a) A passagem do corredor de transporte de mercadorias pelo território de pelo menos três Estados-Membros, ou de dois Estados-Membros se a distância entre os terminais servidos pelo corredor for superior a 500 km;

b) A coerência do corredor de transporte de mercadorias com a RTE-T, com os corredores do ERTMS e com os corredores definidos pela RNE;

c) A integração dos projectos prioritários da RTE-T ([1]) no corredor de transporte de mercadorias;

d) O equilíbrio entre os custos e os benefícios socioeconómicos decorrentes da criação do corredor de transporte de mercadorias;

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

f) O desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias e de grandes fluxos comerciais e de tráfego de mercadorias ao longo do corredor de transporte de mercadorias;

g) Se for caso disso, melhores interligações entre os Estados-Membros e os países terceiros europeus;

h) O interesse dos candidatos no corredor de transporte de mercadorias;

i) A existência de boas interligações com os outros modos de transporte, nomeadamente devido a uma rede de terminais adequada, inclusive nos portos marítimos e de navegação interior.

([1]) Ver o anexo III da Decisão n.º 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Julho de 2010, sobre as orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (reformulação) (JO L 204 de 5.8.2010, p. 1).

▼B

Artigo 5.º

Selecção dos corredores de transporte de mercadorias adicionais

1. Os Estados-Membros com fronteiras ferroviárias com outro Estado-Membro devem participar na criação de pelo menos um corredor de transporte de mercadorias, a não ser que essa obrigação já tenha sido cumprida nos termos do artigo 3.º

2. Não obstante o disposto no n.º 1, os Estados-Membros devem, a pedido de um Estado-Membro, participar na criação do corredor de transporte de mercadorias referido no n.º 1 ou no prolongamento de um corredor existente, por forma a permitir que o Estado-Membro vizinho cumpra a obrigação que lhe é imposta nos termos do n.º 1.

3. Sem prejuízo das obrigações a que os Estados-Membros estão sujeitos por força do artigo 7.º da Directiva 91/440/CEE, caso um Estado-Membro considere, na sequência da apresentação de uma análise socioeconómica, que a criação de um corredor de transporte de mercadorias não seria do interesse dos candidatos susceptíveis de o utilizarem, não traria benefícios socioeconómicos significativos ou constituiria um encargo desproporcionado, esse Estado-Membro não está obrigado à participação a que se referem os nos n.os1 e 2 do presente artigo, sem prejuízo de uma decisão da Comissão tomada nos termos do procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 21.º

4. Os Estados-Membros não estão obrigados à participação a que se referem os n.os 1 e 2 se tiverem uma rede ferroviária cuja bitola seja diferente da rede ferroviária principal da União.

5. A criação de um corredor de transporte de mercadorias é proposta pelos Estados-Membros interessados. Para o efeito, esses Estados-Membros endereçam conjuntamente à Comissão uma carta de intenções, que deve incluir uma proposta elaborada após consulta dos gestores de infra-estruturas e dos candidatos interessados, tendo em conta os critérios fixados no artigo 4.º

A fim de cumprir as obrigações que lhes incumbem por força dos n.os 1 e 2, os Estados-Membros interessados devem endereçar conjuntamente à Comissão uma carta de intenções até 10 de Novembro de 2012.

6. A Comissão examina as propostas de criação de corredores de transporte de mercadorias referidas no n.º 5 e, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 21.º, aprova uma decisão sobre a conformidade de cada proposta com o presente artigo no prazo de nove meses a contar da apresentação da proposta.

7. Os Estados-Membros interessados devem criar o corredor de transporte de mercadorias no prazo de dois anos a contar da decisão da Comissão a que se refere o n.º 6.

Artigo 6.º

Alteração dos corredores de transporte de mercadorias adicionais

1. Os corredores de transporte de mercadorias referidos no artigo 5.º podem ser alterados com base numa proposta conjunta apresentada à Comissão pelos Estados-Membros interessados, após consulta dos gestores da infra-estrutura e dos candidatos interessados.

▼B

2. A Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 21.º, uma decisão sobre a proposta, tendo em conta os critérios fixados no artigo 4.º

Artigo 7.º

Conciliação

Caso dois ou mais Estados-Membros interessados não cheguem a acordo quanto à criação ou alteração de um corredor de transporte de mercadorias, e no tocante à infra-estrutura ferroviária situada no seu território, a Comissão consulta sobre este assunto o comité referido no artigo 21.º, a pedido de um dos Estados-Membros em causa. O parecer da Comissão é comunicado aos Estados-Membros em causa. Estes tomam em conta esse parecer para encontrar uma solução e tomam uma decisão por mútuo consentimento.

Artigo 8.º

Administração dos corredores de transporte de mercadorias

1. Para cada corredor de transporte de mercadorias, os Estados-Membros interessados devem criar um conselho executivo encarregado de definir os objectivos gerais do corredor, de exercer funções de supervisão e de tomar as medidas expressamente previstas no n.º 7 do presente artigo, nos artigos 9.º e 11.º, no n.º 1 do artigo 14.º e no artigo 22.º. O conselho executivo é constituído por representantes das autoridades dos Estados-Membros interessados.

2. Para cada corredor de transporte de mercadorias, os gestores de infra-estrutura interessados e, se necessário, os organismos de repartição a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º da Directiva 2001/14/CE devem criar um conselho de gestão encarregado de tomar as medidas expressamente previstas nos n.ºs 5, 7, 8 e 9 do presente artigo, nos artigos 9.º a 12.º, no n.º 1 do artigo 13.º, nos n.ºs 2, 6 e 9 do artigo 14.º, no n.º 1 do artigo 16.º, no n.º 1 do artigo 17.º e nos artigos 18.º e 19.º do presente regulamento. O conselho de gestão é constituído por representantes dos gestores da infra-estrutura.

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

4. O conselho executivo toma as suas decisões por mútuo consentimento dos representantes das autoridades dos Estados-Membros interessados.

5. O conselho de gestão toma as suas decisões, nomeadamente as relativas ao seu estatuto jurídico, à definição da sua estrutura organizativa, aos seus recursos e ao seu pessoal, por mútuo consentimento dos gestores de infra-estruturas interessados. O conselho de gestão pode ser uma entidade jurídica independente. Pode assumir a forma de um agrupamento europeu de interesse económico na acepção do Regulamento (CEE) n.º 2137/85 do Conselho, de 25 de Julho de 1985, relativo à instituição de um Agrupamento Europeu de Interesse Económico (AEIE) ([1]).

6. A competência do conselho executivo e do conselho de gestão não prejudica a independência dos gestores de infra-estruturas prevista no n.º 2 do artigo 4.º da Directiva 91/440/CEE.

([1]) JO L 199 de 31.7.1985, p. 1.

▼B

7. O conselho de gestão cria um grupo consultivo constituído pelos gestores e pelos proprietários dos terminais do corredor de transporte de mercadorias, incluindo, se necessário, os portos marítimos e de navegação interior. Este grupo consultivo pode dar parecer sobre todas as propostas do conselho de gestão que tenham consequências directas para os investimentos e a gestão dos terminais. O grupo consultivo pode igualmente dar parecer por iniciativa própria. O conselho de gestão toma em conta todos esses pareceres. Em caso de divergência entre o conselho de gestão e o grupo consultivo, este último pode submeter a questão ao conselho executivo. O conselho executivo exerce funções de mediador e dá parecer em tempo útil. A decisão final é, porém, tomada pelo conselho de gestão.

8. O conselho de gestão cria um grupo consultivo adicional constituído pelas empresas ferroviárias interessadas em utilizar o corredor de transporte de mercadorias. Este grupo consultivo pode dar parecer sobre todas as propostas do conselho de gestão que tenham consequências para as referidas empresas. O grupo consultivo pode igualmente dar parecer por iniciativa própria. O conselho de gestão toma em conta todos esses pareceres.

9. O conselho de gestão coordena, em conformidade com os planos de implantação nacionais e europeus, a utilização de aplicações de TI interoperáveis ou soluções alternativas eventualmente disponíveis no futuro para efeitos de tratamento dos pedidos de canais horários internacionais e de gestão do tráfego internacional no corredor.

Artigo 9.º

Medidas de execução do plano do corredor de transporte de mercadorias

1. O conselho de gestão deve elaborar um plano de execução pelo menos seis meses antes da entrada em serviço do corredor de transporte de mercadorias e submetê-lo à aprovação do conselho executivo. Esse plano deve compreender:

a) Uma descrição das características do corredor de transporte de mercadorias, incluindo os eventuais nós de estrangulamento, bem como o programa das medidas necessárias para a criação do corredor;

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

c) Os objectivos do corredor de transporte de mercadorias, especialmente em termos de desempenho, expresso em termos da qualidade do serviço e da capacidade do corredor de transporte de mercadorias, nos termos do disposto no artigo 19.º;

d) O plano de investimento referido no artigo 11.º;

e) As medidas de aplicação do disposto nos artigos 12.º a 19.º

2. O conselho de gestão deve rever periodicamente o plano de execução, tendo em conta os progressos realizados na sua aplicação, o mercado do transporte ferroviário de mercadorias no corredor em causa e o desempenho medido em conformidade com os objectivos referidos na alínea c) do n.º 1.

3. O conselho de gestão deve elaborar e actualizar periodicamente um estudo sobre o mercado dos transportes que contemple a evolução do tráfego constatada e esperada no corredor de transporte de mercadorias em consequência da sua criação e que abranja os diferentes tipos de tráfego, tanto de transporte de mercadorias como de transporte de passageiros. Este estudo deve examinar igualmente, se necessário, os custos e benefícios socioeconómicos decorrentes da criação do corredor de transporte de mercadorias.

▼B

4. O plano de execução deve ter em conta o desenvolvimento de terminais para satisfazer as necessidades do transporte ferroviário de mercadorias no corredor em questão, que funcionem, nomeadamente, como nós intermodais ao longo dos corredores de transporte de mercadorias.

5. O conselho de gestão deve, se for caso disso, tomar medidas para cooperar com as administrações regionais e locais no que se refere ao plano de execução.

Artigo 10.º

Consulta dos candidatos

O conselho de gestão deve criar procedimentos de consulta para a participação adequada dos candidatos susceptíveis de utilizar o corredor de transporte de mercadorias. Deve, nomeadamente, assegurar que os candidatos sejam consultados antes da apresentação do plano de execução referido no artigo 9.º ao conselho executivo.

CAPÍTULO III

INVESTIMENTO NO CORREDOR DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Artigo 11.º

Planeamento dos investimentos

1. O conselho de gestão deve elaborar e rever periodicamente um plano de investimento que inclua informação sobre o investimento indicativo, a médio e longo prazo, em infra-estruturas no corredor de transporte de mercadorias, e submetê-lo à aprovação do conselho executivo. Esse plano deve compreender:

a) A lista dos projectos previstos para a extensão, renovação ou adaptação dos elementos que compõem a infra-estrutura ferroviária ao longo do corredor de transporte de mercadorias, bem como das necessidades financeiras e das fontes de financiamento pertinentes;

b) Um plano de implantação de sistemas interoperáveis ao longo do corredor de transporte de mercadorias que satisfaça os requisitos essenciais e as especificações técnicas de interoperabilidade aplicáveis às redes definidas na Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (reformulação) [1]. Este plano de implantação apoia-se numa análise de custos-benefícios da utilização de sistemas interoperáveis;

c) Um plano para a gestão da capacidade dos comboios de transporte de mercadorias que podem circular no corredor de transporte de mercadorias, que inclua a supressão dos pontos de estrangulamento identificados. Este plano pode ter como base a melhoria da gestão da velocidade e o aumento do comprimento, do gabarito e da carga transportada ou da carga por eixo autorizados para os comboios que circulam no corredor; e

d) Se for caso disso, uma referência à contribuição da União prevista ao abrigo dos programas financeiros da União.

[1] JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

▼B

2. A aplicação do presente regulamento não prejudica a competência dos Estados-Membros em matéria de planeamento e financiamento das infra-estruturas ferroviárias.

Artigo 12.º

Coordenação das obras

O conselho de gestão deve coordenar e assegurar a publicação, num único lugar, de forma adequada e segundo um calendário apropriado, da programação de todas as obras a realizar na infra-estrutura e nos elementos que a compõem susceptíveis de restringir a capacidade disponível no corredor de transporte de mercadorias.

CAPÍTULO IV

GESTÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Artigo 13.º

Balcão único para os pedidos de capacidade de infra-estrutura

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

2. O balcão único deve também, enquanto instrumento de coordenação, prestar informações básicas relativas à repartição da capacidade da infra-estrutura, incluindo as informações referidas no artigo 18.º. Deve apresentar informações sobre a capacidade de infra-estrutura disponível no momento do pedido e sobre as suas características, de acordo com parâmetros pré-definidos, como a velocidade, o comprimento, o gabarito ou a carga por eixo autorizados para os comboios que circulam no corredor de transporte de mercadorias.

3. O balcão único deve decidir sobre os pedidos de candidatos relativos a canais horários de transporte de mercadorias pré-estabelecidos nos termos do n.º 3 do artigo 14.º, e de reserva de capacidade nos termos do n.º 5 do mesmo artigo. Deve atribuir a capacidade em consonância com as regras relativas à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária consignadas na Directiva 2001/14/CE. Deve informar, sem demora, os gestores da infra-estrutura competentes sobre estes pedidos e sobre as decisões tomadas.

4. Os pedidos de capacidade de infra-estrutura que não possam ser satisfeitos nos termos do n.º 3 devem ser enviados sem demora pelo balcão único aos gestores de infra-estruturas competentes e, se for caso disso, aos organismos de repartição referidos no n.º 2 do artigo 14.º da Directiva 2001/14/CE, que devem tomar uma decisão sobre esse pedido nos termos do artigo 13.º e do Capítulo III daquela directiva, e comunicar essa decisão ao balcão único para tratamento ulterior.

▼B

5. As actividades do balcão único devem ser exercidas de modo transparente e não discriminatório. Para o efeito, deve ser mantido um registo posto livremente à disposição de todos os interessados. Devem constar desse registo as datas dos pedidos, os nomes dos requerentes, os documentos fornecidos por estes últimos e os incidentes ocorridos. Estas actividades estão sujeitas ao controlo das entidades reguladoras nos termos do artigo 20.º

Artigo 14.º

Capacidades atribuídas aos comboios de mercadorias

▼C1

1. O conselho executivo deve definir o quadro de repartição das capacidades da infraestrutura nos corredores de transporte de mercadorias de acordo com o n.º 1 do artigo 4. º da Diretiva 2001/14/CE.

▼B

2. O conselho de gestão deve avaliar a necessidade de atribuir capacidade a comboios de mercadorias que circulem no corredor de transporte de mercadorias tendo em conta o estudo sobre o mercado dos transportes referido no n.º 3 do artigo 9.º do presente regulamento, os pedidos de capacidade de infra-estrutura relacionados com os horários de serviço passados e presentes e os acordos-quadro.

3. Com base na avaliação a que se refere o n.º 2 do presente artigo, os gestores da infra-estrutura do corredor devem definir e organizar conjuntamente canais horários internacionais pré-estabelecidos para os comboios de mercadorias, nos termos do artigo 15.º da Directiva 2001/14/CE, reconhecendo a necessidade de capacidade de outros tipos de transporte, nomeadamente o transporte de passageiros. Os referidos gestores devem procurar adequar os horários, a frequência, as horas de partida e de chegada e os itinerários apropriados para os serviços de transporte de mercadorias, a fim de aumentar o transporte ferroviário de mercadorias no corredor respectivo. Esses canais horários pré-estabelecidos devem ser publicados no prazo de três meses a contar da data final de recepção dos pedidos de capacidade referidos no anexo III da Directiva 2001/14/CE. Os gestores da infra-estrutura de vários corredores podem, se necessário, coordenar os canais horários internacionais pré-estabelecidos que ofereçam capacidade nos corredores de transporte de mercadorias em causa.

4. Estes canais horários pré-estabelecidos devem ser atribuídos em primeiro lugar aos comboios que atravessem pelo menos uma fronteira.

5. Os gestores de infra-estruturas devem, se as necessidades do mercado e a avaliação referida no n.º 2 do presente artigo o justificarem, definir conjuntamente a reserva de capacidade para os comboios internacionais de mercadorias que circulam nos corredores, respeitando as necessidades de capacidade de outros tipos de transporte, nomeadamente o transporte de passageiros, e manter essa reserva disponível no âmbito dos seus horários definitivos de serviço, a fim de lhes permitir responder rapidamente e de forma adequada aos pedidos ad hoc de capacidade referidos no artigo 23.º da Directiva 2001/14/CE. Essa capacidade deve ser reservada até ao fim do prazo limite anterior ao seu horário previsto, tal como decidido pelo conselho de gestão. Este prazo não pode exceder 60 dias.

▼B

6. O conselho de gestão deve promover a coordenação das regras de prioridade relativas à atribuição de capacidade no corredor de transporte de mercadorias.

7. Os gestores da infra-estrutura podem incluir nas suas condições de utilização uma taxa para os canais horários atribuídos mas, por fim, não utilizados. O nível desta taxa deve ser adequado, dissuasivo e eficaz.

8. Salvo caso de força maior, nomeadamente trabalhos urgentes e imprevisíveis essenciais para a segurança, o canal horário atribuído a uma operação de transporte de mercadorias nos termos do presente artigo não pode ser anulado menos de dois meses antes do seu horário previsto no horário de serviço se o candidato em causa não concordar com a anulação. Nesse caso, o gestor da infra-estrutura em causa deve procurar propor ao candidato um canal horário de qualidade e fiabilidade equivalentes, tendo o candidato o direito de aceitar ou recusar. A presente disposição não prejudica os direitos de que o candidato beneficie ao abrigo do acordo referido no n.º 1 do artigo 19.º da Directiva 2001/14/CE. O candidato pode sempre apresentar recurso à entidade reguladora a que se refere o artigo 20.º do presente regulamento.

9. O conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias e o grupo consultivo referido no n.º 7 do artigo 8.º criam procedimentos para assegurar uma coordenação optimizada da repartição de capacidade entre os gestores da infra-estrutura, tanto para os pedidos referidos no n.º 1 do artigo 13.º como para os pedidos dirigidos aos gestores da infra-estrutura em causa. Tal deve ter igualmente em conta o acesso aos terminais.

10. Nos n.os 4 e 9 do presente artigo, as referências aos gestores da infra-estrutura devem compreender, se for caso disso, os organismos de repartição referidos no n.º 2 do artigo 14.º da Directiva 2001/14/CE.

Artigo 15.º

Candidatos autorizados

Não obstante o disposto no n.º 1 do artigo 16.º da Directiva 2001/14/CE, os candidatos que não sejam empresas ferroviárias ou agrupamentos internacionais de que as mesmas façam parte, nomeadamente os carregadores, os transitários e os operadores de transportes combinados, podem solicitar os canais horários internacionais pré-estabelecidos previstos no n.º 3 do artigo 14.º e a reserva de capacidade prevista no n.º 5 do mesmo artigo. A fim de utilizar esses canais para o transporte de mercadorias no corredor, os candidatos em causa devem encarregar uma empresa ferroviária de celebrar um contrato com o gestor da infra-estrutura, de acordo com o disposto no n.º 5 do artigo 10.º da Directiva 91/440/CEE.

Artigo 16.º

Gestão do tráfego

1. O conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias deve estabelecer procedimentos de coordenação da gestão do tráfego ao longo do corredor. Os conselhos de gestão dos corredores de transporte de mercadorias interligados devem estabelecer procedimentos de coordenação do tráfego ao longo desses corredores de transporte de mercadorias.

▼B

2. Os gestores da infra-estrutura do corredor de transporte de mercadorias e o grupo consultivo referido no n.º 7 do artigo 8.º devem estabelecer procedimentos destinados a assegurar uma coordenação optimizada entre a exploração da infra-estrutura ferroviária e a dos terminais.

Artigo 17.º

Gestão do tráfego em caso de perturbação

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

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

3. Os princípios aplicáveis à definição das regras de prioridade devem prever pelo menos que, na medida do possível, não sejam alterados os canais horários referidos nos n.os 3 e 4 do artigo 14.º atribuídos aos comboios de mercadorias que cumpram o horário previsto no respectivo horário de serviço. Os princípios aplicáveis à definição das regras de prioridade devem ter como objectivo minimizar o tempo global de recuperação da rede tendo em conta as necessidades de todos os tipos de transporte. Para o efeito, os gestores da infra-estrutura podem coordenar a gestão entre os diferentes tipos de tráfego ao longo de vários corredores de transporte de mercadorias.

Artigo 18.º

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

O conselho de gestão deve elaborar, actualizar e publicar periodicamente um documento que contenha:

a) Todas as informações relativas ao corredor de transporte de mercadorias que constem das especificações de rede das redes nacionais elaboradas nos termos do artigo 3.º da Directiva 2001/14/CE;

b) A lista e as características dos terminais, especialmente as informações relativas às condições e modalidades de acesso aos terminais;

c) As informações relativas aos procedimentos referidos nos artigos 13.º a 17.º do presente regulamento; e

d) O plano de execução.

Artigo 19.º

Qualidade do serviço prestado no corredor de transporte de mercadorias

1. O conselho de gestão do corredor de transporte de mercadorias deve garantir a coerência entre os regimes de melhoria do desempenho ao longo do corredor de transporte de mercadorias a que se refere o artigo 11.º da Directiva 2001/14/CE.

▼B

2. O conselho de gestão deve fiscalizar o desempenho dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias no corredor e publicar anualmente os respectivos resultados.

3. O conselho de gestão deve fazer uma auscultação sobre o nível de satisfação dos utilizadores do corredor de transporte de mercadorias e publicar anualmente os respectivos resultados.

Artigo 20.º

Entidades reguladoras

1. As entidades reguladoras a que se refere o artigo 30.º da Directiva 2001/14/CE devem cooperar na fiscalização da concorrência nos corredores de transporte de mercadorias. Devem, nomeadamente, assegurar o acesso não discriminatório aos corredores e desempenhar as funções de instância de recurso previstas no n.º 2 do artigo 30.º daquela directiva. Devem trocar as informações necessárias fornecidas pelos gestores de infra-estruturas e por outros interessados.

2. Os Estados-Membros devem procurar estabelecer um nível de controlo comparável, a fim de promover uma concorrência livre e leal nos corredores de transporte de mercadorias. Os agentes económicos devem poder contactar facilmente as entidades reguladoras e estas devem poder tomar as suas decisões de forma independente e eficaz.

3. Se um candidato apresentar queixa a uma entidade reguladora a respeito de serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias, ou no âmbito de um inquérito efectuado por iniciativa própria de uma entidade reguladora, esta consulta as entidades reguladoras de todos os outros Estados-Membros cujo território seja percorrido pelo traçado internacional do comboio de mercadorias em questão, solicitando-lhes todas as informações necessárias antes de tomar uma decisão.

4. As entidades reguladoras consultadas nos termos do n.º 3 fornecem à entidade reguladora em causa todas as informações que elas próprias tenham o direito de solicitar ao abrigo da respectiva legislação nacional. Essas informações só podem ser utilizadas para efeitos do tratamento da queixa ou do inquérito referido no n.º 3.

5. A entidade reguladora a que a queixa tenha sido apresentada ou que tenha instaurado o inquérito por iniciativa própria transmite as informações relevantes à entidade reguladora responsável, para que esta possa tomar medidas relativamente às partes interessadas.

6. Os eventuais representantes associados de gestores de infra-estruturas a que se refere o n.º 1 do artigo 15.º da Directiva 2001/14/CE devem fornecer, sem demora, todas as informações necessárias para efeitos do tratamento da queixa ou do inquérito referido no n.º 3 do presente artigo e que tenham sido solicitadas pela entidade reguladora do Estado-Membro em que o representante associado se situe. Essa entidade reguladora pode enviar às entidades reguladoras a que se refere o n.º 3 do presente artigo as informações relativas ao traçado ferroviário internacional em causa.

▼B

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 21.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité referido no artigo 11.º-A da Directiva 91/440/CEE.

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

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

Artigo 22.º

Acompanhamento da execução

De dois em dois anos a partir da criação de um corredor de transporte de mercadorias, o conselho executivo referido no n.º 1 do artigo 8.º apresenta à Comissão os resultados da execução do plano relativo a esse corredor. A Comissão analisa esses resultados e informa o comité a que se refere o artigo 21.º

Artigo 23.º

Relatório

A Comissão examina periodicamente a aplicação do presente regulamento. Apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pela primeira vez até 10 de Novembro de 2015 e, em seguida, de três em três anos.

Artigo 24.º

Medidas transitórias

O presente regulamento não se aplica à República de Chipre nem a Malta enquanto não existir um sistema ferroviário no respectivo território.

Artigo 25.º

Entrada em vigor

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

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

▼M1

ANEXO

LISTA DOS CORREDORES DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS INICIAIS

	Estados-Membros	Vias principais ([1])	Criação dos corredores de transporte de mercadorias:
«Reno-Alpes»	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge –Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam--Duisburg-[Basel]-Milano– Genova	até 10 de novembro de 2013
«Mar do Norte – Mediterrâneo»	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)--London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/ /Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen--Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	até 10 de novembro de 2013
«Escandinavo--Mediterrânico»	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København--Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/ /Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	até 10 de novembro de 2015
«Atlântico»	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun– Bordéus-Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	até 10 de novembro de 2013
«Báltico – Adriático»	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/ /Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor– Ljubljana-Koper/Trieste	até 10 de novembro de 2015
«Mediterrâneo»	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona--Marseille-Lyon-Turim-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/ /Koper– Ljubljana –Budapeste Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapeste-Zahony (fronteira Hungria/Ucrânia)	até 10 de novembro de 2013
«Med.Oriental»	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bucureşt –Constanţa Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)--Praha-Vienna/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (Bulgarian-Turkish border)/ Promachonas-Thessaloniki– Athína-Patras (*)	até 10 de novembro de 2013

▼M1

	Estados-Membros	Vias principais ([1])	Criação dos corredores de transporte de mercadorias:
«Mar do Norte-Báltico» ([°])	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven ([+])/Bremerhaven/Hamburg ([+])/ Amsterdam ([+])/ /Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (Poland--Belarus border)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	até 10 de novembro de 2015
«Reno-Danúbio» ([‡])	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava--Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa Čierna and Tisou (Slovak/ Ukrainian border)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	até 10 de novembro de 2020

([1]) «/» significa vias alternativas. Por razões de coerência com as orientações RTE-T, o corredor do Atlântico e o corredor do Mediterrâneo devem, no futuro, ser completados pelo eixo ferroviário de transporte de mercadorias Sines/Algeciras-Madrid-Paris, que inclui a travessia central dos Pirenéus através de um túnel de baixo nível.

([+]) As vias assinaladas com [+] devem ser incluídas nos respetivos corredores o mais tardar três anos a contar da data de criação fixada no presente quadro. As infraestruturas existentes definidas no artigo 8.º e no artigo 13.º, n.º 1, do presente regulamento devem ser adaptadas com a participação dos Estados-Membros e gestores de infraestruturas adicionais nos respetivos corredores. Estas inclusões devem assentar em estudos de mercado e ter em conta o aspeto do transporte de passageiros e de mercadorias existente, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3 do presente regulamento.

(*) As vias assinaladas com * devem ser incluídas nos respetivos corredores o mais tardar cinco anos a contar da data de criação fixada no presente quadro. As infraestruturas existentes definidas no artigo 8.º e no artigo 13.º, n.º 1, do presente regulamento devem ser adaptadas com a participação dos Estados-Membros e gestores de infraestruturas adicionais nos respetivos corredores. Estas inclusões devem assentar em estudos de mercado e ter em conta o aspeto do transporte de passageiros e de mercadorias existente, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3 do presente regulamento.

([°]) Até à realização de uma linha férrea do Báltico com a bitola nominal de 1435 mm, as especificidades dos diferentes sistemas de bitola devem ser tidas em conta na criação e no funcionamento deste corredor.

([‡]) A criação deste corredor deve assentar em estudos de mercado e ter em conta o aspeto do transporte de passageiros e de mercadorias existente, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3 do presente regulamento. O troço «Čierna e Tisou (fronteira Eslováquia/ /Ucrânia)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha» deve ser criado até 10 de novembro de 2013.