2025/2198

31.10.2025

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2025/2198 DA COMISSÃO

de 30 de outubro de 2025

sobre a implementação da ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid no corredor europeu de transporte «Atlântico», em aplicação do Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho

[notificada com o número C(2025) 7130]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas espanhola e portuguesa)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 ([1]), nomeadamente o artigo 55.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

(1) A descarbonização dos transportes, em particular através da criação de condições para uma transferência modal ambiciosa no transporte de passageiros de longo curso para modos de transporte eficientes em termos energéticos, constitui um objetivo político fundamental da União. Na sua Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente ([2]), a Comissão fixa especificamente o objetivo de duplicar o tráfego ferroviário de alta velocidade até 2030.

(2) Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, e com o anexo I do Regulamento (UE) 2024/1679, há que concluir a ligação ferroviária de alta velocidade da rede principal entre Lisboa e Madrid até ao final de 2030.

(3) Após a conclusão da ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid, os operadores ferroviários deverão ter a possibilidade de oferecer serviços diretos entre as duas capitais em cerca de três horas. Com a ambição de integrar plenamente a ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid na rede mais vasta de alta velocidade de Espanha e França, a adoção da bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm constitui um passo em frente fundamental, que reforçará a competitividade do tráfego de passageiros de longa distância. Ao ligar Portugal, Espanha e também França, a ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid tem uma clara dimensão transfronteiriça e a nível da União.

(4) O projeto de ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid faz parte do corredor europeu de transporte «Atlântico». O 5.º Plano de Trabalho do Corredor Atlântico (julho de 2022) salienta a importância de acelerar a finalização desta ligação ferroviária de alta velocidade e transfronteiriça, a fim de proporcionar uma alternativa viável aos cerca de quarenta voos diários em ambos os sentidos entre Lisboa e Madrid.

(5) A ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid é um projeto transfronteiriço complexo, que envolve Espanha e Portugal e exige a construção de novos troços da infraestrutura. Todos os componentes da infraestrutura para esta ligação são essenciais para assegurar um tempo de viagem adequado, de cerca de três horas, para os serviços diretos de alta velocidade. Entre eles conta-se a terceira ponte sobre o rio Tejo em Lisboa, bem co as secções da linha de alta velocidade «Lisboa-Évora», «Évora-Caia», «Caia-Badajoz», «Badajoz-Talayuela» e «Talayuela-Madrid».

(6) Por conseguinte, é indispensável que haja uma boa coordenação entre Espanha e Portugal. Para apoiar uma execução coordenada e atempada do projeto, é necessário adotar disposições que descrevam as ações necessárias e estabeleçam o respetivo calendário.

(7) É igualmente importante identificar claramente as ações necessárias para completar a ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid e o calendário para a sua execução, com o intuito de planear e otimizar plenamente a disponibilidade de financiamento da União, nacional e regional, bem como de financiamento privado. O cofinanciamento da União tem um efeito de alavanca potencialmente elevado na tomada de decisões a nível nacional e regional para a execução das ações.

([1]) JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.
([2]) 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.

(8) Espanha e Portugal já realizaram ações significativas, incluindo estudos e obras de infraestrutura, que contribuem para a realização da ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid. A maioria dessas ações foi cofinanciada pela União, ao abrigo de diferentes programas (Fundo de Coesão, Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, Mecanismo Interligar a Europa, Mecanismo de Recuperação e Resiliência). As atividades foram e são atualmente realizadas no âmbito de várias convenções de subvenção no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa (2014-ES--TM-0518-W, 2014-PT-TM-0627-M, 2015-ES-TM-0181-S, 2015-ES-TM-0173-S, 2016-PT-TMC-0059-M, 2016-ES--TM-0271-S, 2019-ES-TM-0252-S, 2020-PT-TMC-0047-S, 101079551-21-PT-TG).

(9) Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2024/1679, sem prejuízo do artigo 8.º, n.º 5, do mesmo regulamento, os Estados-Membros devem tomar medidas adequadas para concluir a rede principal até 31 de dezembro de 2030. Além disso, o artigo 8.º, n.º 5, estabelece que a execução de projetos de interesse comum depende do seu grau de maturidade, do cumprimento dos procedimentos legais da União e nacionais e da disponibilidade de recursos financeiros, sem prejuízo dos compromissos financeiros dos Estados-Membros ou da União.

(10) Espanha e Portugal envidaram todos os esforços para se alinharem com o prazo de 2030 para a rede principal, tal como comprovam os progressos significativos realizados nos troços Évora-Mérida e Mérida-Plasencia. A Espanha está igualmente empenhada em envidar todos os esforços para concluir o novo troço da linha de alta velocidade entre Talayuela e Madrid até 2030. No entanto, devido aos desafios técnicos e financeiros enfrentados por Portugal, a ligação ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e Madrid não estará concluída antes do final de 2030. Deverá ficar concluída na íntegra antes do final de 2034.

(11) Tendo em conta a entrada em serviço prevista da nova linha de alta velocidade Évora-Elvas até meados de 2026, bem como o objetivo de concluir toda a ligação de alta velocidade até ao final de 2034, é necessário assegurar uma fase intermédia para ligar Lisboa a Madrid com um tempo de viagem adequado, de cerca de cinco horas, para os serviços diretos com comboios de alta velocidade, o mais tardar até 2030.

(12) Uma vez que os resultados dos estudos para a construção dos troços necessários para atingir o tempo de viagem de três horas até 2034 só estarão disponíveis no final de 2027, o calendário e as etapas conexas para a construção desses troços, incluindo a implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) e a sua autorização para cada um deles, devem ser acordados numa fase posterior.

(13) A dimensão transfronteiriça do projeto exige a criação de estruturas de governação específicas. O Agrupamento Europeu de Interesse Económico «Alta Velocidad(e) España Portugal» (AEIE AVEP) foi criado em 26 de janeiro de 2001. O seu objeto social inclui a execução de qualquer tarefa no âmbito das ligações ferroviárias Espanha-Portugal que lhe seja confiada pelo Governo espanhol ou português ou pelas respetivas empresas gestoras de infraestruturas: a Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) e a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP).

(14) Para que a Comissão possa acompanhar os progressos da execução, os Estados-Membros em questão devem apresentar-lhe periodicamente relatórios sobre esta matéria relativos aos troços situados nos respetivos territórios, designadamente sobre os compromissos financeiros assumidos no quadro dos planos orçamentais nacionais, e notificá-la dos eventuais atrasos registados.

(15) A Decisão de Execução C(2018) 2356 da Comissão, de 24.4.2018, relativa à ligação ferroviária transfronteiriça Évora-Mérida ao longo do corredor de transporte europeu «Atlântico» diz respeito a um troço da linha abrangido pela presente decisão. É, por conseguinte, necessário revogá-la. As ações que ainda não tinham sido concluídas em aplicação dessa decisão anterior são incorporadas na presente decisão.

(16) O calendário de execução estabelecido pela presente decisão deverá ser aplicável sem prejuízo do cumprimento dos requisitos previstos pelo direito internacional e da União, nomeadamente das disposições para proteger o ambiente e a saúde humana. Esse calendário deve permitir a todas as partes planear e otimizar plenamente a disponibilidade de recursos financeiros, sem prejuízo da participação financeira de um Estado-Membro ou da União, não devendo, em circunstância alguma, pôr em causa os elevados níveis estabelecidos pela União em matéria de proteção do ambiente e de participação do público.

(17) As medidas previstas na presente decisão foram aprovadas pela Espanha e por Portugal.

(18) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do comité referido no artigo 61.º do Regulamento (UE) 2024/1679,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Objeto

A presente decisão estabelece as prioridades, as ações e o respetivo calendário de execução do projeto de ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid, bem como as respetivas disposições de governação.

Artigo 2.º

Ações e calendário

1. Espanha e Portugal devem assegurar a execução das seguintes ações, a fim de permitir, o mais tardar até ao final de 2030, serviços diretos de comboios de alta velocidade entre Lisboa e Madrid, com um tempo de viagem de cerca de cinco horas, dividido aproximadamente em três horas entre Madrid e a fronteira e duas horas entre a fronteira e Lisboa:

a) As obras de construção da segunda via do troço de linha convencional de Poceirão a Bombel terão início no primeiro semestre de 2026 e esta secção entrará em serviço até ao final de 2029;

b) As obras de construção da nova linha de alta velocidade entre Évora e Caia devem estar concluídas até ao final de 2025, devendo esta secção entrar em serviço até meados de 2026;

c) O troço de alta velocidade Plasencia-Talayuela deve entrar em serviço até ao final de 2028;

d) O Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) deve ser implantado entre Évora e Elvas até ao final de 2027;

e) O ERTMS deve ser implantado entre Badajoz e Plasencia até meados de 2026 e entre Plasencia e Talayuela até ao final de 2028;

f) O ERTMS deve ser implantado de forma concertada na infraestrutura existente entre Elvas e Badajoz até ao final de 2028;

g) A construção gradual e a entrada em serviço do troço de linha de alta velocidade Talayuela-Madrid, integradas na eletrificação progressiva do troço convencional Talayuela-Humanes como medida facilitadora necessária, devem assegurar que o tempo de viagem de Madrid até à fronteira, sem paragens intermédias, pode ser inferior a três horas até ao final de 2030.

2. Espanha e Portugal devem assegurar a execução atempada das seguintes ações, a fim de permitir, o mais tardar até ao final de 2034, serviços diretos de comboios de alta velocidade entre Lisboa e Madrid, com um tempo de viagem de cerca de três horas, dividido aproximadamente em duas horas entre Madrid e a fronteira e uma hora entre a fronteira e Lisboa:

a) Os estudos para o novo troço de linha de alta velocidade Lisboa-Évora, incluindo uma nova travessia do rio Tejo em Lisboa iniciada no segundo semestre de 2024, deverão estar concluídos até ao final de 2027;

b) Com base nos resultados dos estudos referidos na alínea a), a construção dos seguintes troços e a implantação e autorização do ERTMS em cada um deles deverão ter início numa data que garanta a sua conclusão e entrada em serviço até 2034:

   i) o novo troço de linha de alta velocidade Lisboa-Évora, incluindo a terceira ponte sobre o rio Tejo, em Lisboa,

   ii) a via dupla no troço de linha de alta velocidade Évora-Caia, dependendo da confirmação da sua justificação.

c) Os estudos para o troço de alta velocidade entre Caia e Badajoz serão encomendados pelo AEIE AVEP. Esses estudos deverão ter início no segundo semestre de 2025 e estar concluídos até ao final de 2027;

d) Com base nos resultados dos estudos referidos na alínea c), até ao final de 2027, Espanha e Portugal tomarão uma decisão sobre:

i) a oportunidade de construir o troço de alta velocidade entre Caia e Badajoz e, se aplicável, o seu calendário de construção, com entrada em serviço até 2034,

ii) e sobre a oportunidade de construir uma estação ferroviária internacional.

3. Com o objetivo geral de integrar a ligação ferroviária de alta velocidade Lisboa-Madrid nas redes mais vastas de alta velocidade de Espanha e França, que operam com a bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm, Espanha e Portugal devem empreender as seguintes ações:

a) Cada um dos países deve elaborar um plano coordenado para a implantação da bitola nominal da norma europeia de 1 435 mm na linha de alta velocidade entre Lisboa e Madrid até ao final de 2027, em conformidade com o artigo 17.º do Regulamento (UE) 2024/1679;

b) Coordenar e completar a migração da bitola entre Lisboa e Madrid de acordo com o plano referido na alínea a) e em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/1679.

4. Todas as ações descritas nos números 1, 2 e 3 devem ser refletidas nos planos nacionais de investimento de Espanha e Portugal.

Artigo 3.º

Governação

1. A conclusão das ações referidas no artigo 2.º deve ser debatida, pelo menos uma vez por ano, pelos representantes de Espanha e de Portugal num grupo de trabalho específico criado em conformidade com o artigo 53.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2024/1679, a convite do coordenador europeu do corredor europeu de transporte «Atlântico».

2. Através do grupo de trabalho referido no n.º 1, Espanha e Portugal devem partilhar os seus planos relativos às fases de construção e entrada em serviço dos diferentes troços de linha referidos no artigo 2.º, incluindo a implantação do ERTMS, e analisar conjuntamente o seu impacto na exploração dos serviços de transporte ferroviário na infraestrutura em causa.

3. O coordenador europeu do corredor europeu de transporte «Atlântico» pode convocar reuniões com os mais altos representantes governamentais de ambas as partes em caso de riscos suscetíveis de prejudicar a conclusão atempada de qualquer uma das ações previstas no artigo 2.º, números 1, 2 e 3.

Artigo 4.º

Apresentação de relatórios

Espanha e Portugal devem apresentar à Comissão e ao coordenador europeu do corredor europeu de transporte «Atlântico», pelo menos uma vez por ano e antes das reuniões referidas no artigo 3.º, n.º 1, um relatório sobre as respetivas ações.

Esses relatórios devem descrever os progressos realizados na execução das ações referidas no artigo 2.º, incluindo os compromissos financeiros assumidos nos planos orçamentais nacionais, e indicar qualquer atraso significativo verificado, especificando as causas e indicando as medidas corretivas tomadas. Para o efeito, os Estados-Membros podem utilizar, se for caso disso, o conteúdo dos relatórios de situação periódicos a apresentar no âmbito das convenções de subvenção do Mecanismo Interligar a Europa.

Artigo 5.º

Revogação

É revogada a Decisão de Execução C(2018) 2356.

Artigo 6.º

Destinatários

Os destinatários da presente decisão são o Reino de Espanha e a República Portuguesa.

Feito em Bruxelas, em 30 de outubro de 2025.

Pela Comissão
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro da Comissão