REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/6 DA COMISSÃO

de 5 de janeiro de 2017

relativo ao Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo com conta o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE ([1]), nomeadamente o artigo 47.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

(1) O Plano de Implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) visa assegurar que os veículos referidos no ponto 1.1 do anexo do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão ([2]) equipados com o ERTMS possam ter gradualmente acesso a um número crescente de linhas, portos, terminais e estações de triagem sem necessitar de sistemas de classe B para além do ERTMS. O Plano Europeu de Implantação do ERTMS estabelecido na Decisão 2012/88/UE da Comissão ([3]) deve ser adaptado, a fim de ter em conta o seu estado de adiantamento nos Estados-Membros e de o alinhar com os requisitos do artigo 39.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e com a definição de corredores da rede principal constante do artigo 2.º, n.º 14, do Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]). Este plano, em combinação com o plano nacional de aplicação a que se refere o ponto 7.4.4 do anexo do Regulamento (UE) 2016/919, deve dar visibilidade suficiente aos proprietários dos veículos, a fim de permitir um planeamento empresarial adequado.

(2) O plano de implantação dos corredores da rede principal deve incluir as estações, as interligações, o acesso aos portos marítimos principais e aos portos interiores, aeroportos, terminais rodoferroviários e componentes das infraestruturas a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, dado serem essenciais para a interoperabilidade da rede ferroviária europeia.

(3) A plena conformidade com o Regulamento (UE) 2016/919 constitui um requisito prévio decisivo da implantação do ERTMS. Os Estados-Membros não alcançaram ainda este objetivo, em especial porque introduziram soluções nacionais ou específicas dos projetos.

(4) Para a implantação do novo ERTMS de via, os Estados-Membros devem utilizar o conjunto de especificações mais recente, referido no anexo A do Regulamento (UE) 2016/919, o qual corrige os erros e as interpretações erróneas da anterior versão de base, conduz a soluções técnicas mais simples e assegura a compatibilidade com as unidades de bordo da versão de base 3.

(5) As regras de execução do sistema de via são complementares das regras de execução do sistema de bordo estabelecidas no Regulamento (UE) 2016/919. Por conseguinte, é necessário alinhar o Plano Europeu de Implantação do ERTMS pelas especificações técnicas de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização estabelecidas nesse regulamento.

(6) No caso dos troços transfronteiriços, a implantação do ERTMS pode constituir um grande desafio técnico, devendo por conseguinte ser objeto de uma intervenção prioritária da União, dos Estados-Membros e dos gestores da infraestrutura em causa. Os corredores de transporte ferroviário na aceção do Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]) poderiam igualmente desempenhar um papel crucial na implantação do ERTMS nos troços transfronteiriços, em especial através da aplicação de soluções coordenadas.

([1]) JO L 348 de 20.12.2013, p. 1.
([2]) Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão, de 27 de maio de 2016, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 158 de 15.6.2016, p. 1).
([3]) Decisão 2012/88/UE da Comissão, de 25 de janeiro de 2012, relativa à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário transeuropeu (JO L 51 de 23.2.2012, p. 1).
([4]) Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010 (JO L 348 de 20.12.2013, p. 129).
([5]) 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).

(7) Uma vez que a sincronização da implantação transfronteiriça é um elemento importante para a atividade comercial das empresas de transporte ferroviário, os gestores da infraestrutura em causa devem assinar um acordo que assegure a coordenação das datas de implantação e das soluções técnicas. Em caso de desacordo, a Comissão pode prestar apoio na identificação de soluções.

(8) A fim de acompanhar os progressos realizados a nível da implantação do ERTMS nos corredores da rede principal, os Estados-Membros devem notificar à Comissão a execução atempada dos troços da respetiva rede através do sistema TENtec e do Registo Europeu de Infraestruturas. A pedido do Estado-Membro, e apenas em circunstâncias excecionais, pode ser concedido um adiamento dos prazos aplicáveis.

(9) A revisão do Regulamento (UE) n.º 1316/2013 poderá ter consequências no que se refere ao alinhamento dos corredores da rede principal. O regulamento deverá ser revisto em conformidade. O regulamento estabelece os prazos de execução dos troços de corredores em que é possível colocar o ERTMS em funcionamento até 2023. Relativamente ao horizonte temporal definido no Regulamento (UE) n.º 1315/2013, todas as datas posteriores a 2023 serão revistas até 31 de dezembro de 2023, de modo a estabelecer um calendário realista e a identificar as possibilidades de execução antes dos prazos previstos.

(10) A partir da data de aplicação do presente regulamento, que constitui um ato de execução na aceção do artigo 13.º do Regulamento (UE) 2016/919, os pontos 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 e 7.3.5 do anexo III da Decisão 2012/88/UE deixarão de ser aplicáveis. No entanto, o ponto 7.3.2.3 não será abrangido pelo presente regulamento, uma vez que não se insere no âmbito da sua base jurídica. Por conseguinte, o ponto 7.3.2.3 do anexo III da Decisão 2012/88/UE deverá continuar a ser aplicável até à adoção de outro ato de execução.

(11) No caso das linhas de alta velocidade localizadas nos corredores da rede principal abrangidas pelo presente regulamento, se uma das condições estabelecidas no anexo III, ponto 7.3.2.3, da Decisão 2012/88/UE for cumprida antes da data especificada no anexo I para o mesmo troço, os gestores da infraestrutura ferroviária deverão instalar o equipamento de via do ERTMS desse troço de acordo com essa disposição.

(12) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité a que se refere o artigo 52.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece o calendário para a implantação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS) nos corredores da rede principal, conforme estabelecido no anexo I.

2. O presente regulamento não se aplica ao «ERTMS — Aplicação de bordo» previsto no anexo III, ponto 7.3.3, da Decisão 2012/88/UE.

Artigo 2.º

Regras de execução específicas do ETCS no que se refere às instalações de via

1. Os gestores da infraestrutura ferroviária devem equipar os corredores da rede principal com o ERTMS e colocar o sistema em funcionamento nesses corredores o mais tardar nas datas especificadas no anexo I do presente regulamento, incluindo nas estações ferroviárias e de interligação. A ligação ferroviária aos elementos enumerados no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e aos componentes da infraestrutura a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 que se encontrem no corredor da rede principal deve estar equipada e ser colocada em funcionamento na data especificada para o respetivo troço de corredor da rede principal.

A implantação deve cumprir o disposto no artigo 1.º, n.º 4, no artigo 7.º, n.º 2, alínea c), e no artigo 39.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

2. Considera-se que um corredor da rede principal está equipado com o ERTMS quando o sistema dispõe de autorização para colocação em serviço, em conformidade com o artigo 15.º da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) ou com o artigo 18.º da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), permitindo o tráfego de passageiros e de mercadorias nos dois sentidos, em especial em caso de obras ou perturbações, e, na medida do necessário para operações de veículos equipados apenas com o ERTMS, em todos os ramais.

3. Os gestores da infraestrutura ferroviária, em cooperação uns com os outros, devem envidar esforços para equipar os troços transfronteiriços e colocar o ERTMS em funcionamento em simultâneo e de modo tecnicamente coerente. Os gestores da infraestrutura ferroviária devem, após ter consultado as empresas de transporte ferroviário afetadas, assinar um acordo relativo aos aspetos técnicos e operacionais da implantação para cada troço transfronteiriço. Os gestores da infraestrutura ferroviária devem celebrar tais acordos o mais tardar um ano antes da primeira das datas de implantação aplicáveis ao troço transfronteiriço em causa. Esse acordo deve prever disposições transitórias, de modo a ter em conta as necessidades das empresas ferroviárias em termos de operações transfronteiriças. Em caso de desacordo, os Estados-Membros em causa devem dar início a um diálogo ativo, de modo a encontrar soluções convergentes comuns. Podem, para o efeito, solicitar o apoio da Comissão. Os Estados-Membros devem notificar esses acordos à Comissão o mais tardar um mês após a celebração dos mesmos.

4. As datas de conclusão previstas nos acordos relativos a projetos cofinanciados pela União que sejam anteriores às datas fixadas no anexo I prevalecem sobre estas.

5. Os Estados-Membros podem decidir manter os sistemas de classe B existentes, tal como definido no ponto 2.2 do anexo do Regulamento (UE) 2016/919. No entanto, até às datas indicadas no anexo I, os veículos referidos no ponto 1.1 do anexo do Regulamento (UE) 2016/919 que estejam equipados com uma versão do ERTMS compatível com o equipamento de via devem ter acesso a essas linhas e aos componentes da infraestrutura a que se refere o artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 sem que tenham de estar equipados com um sistema da classe B.

Artigo 3.º

Notificações

1. Quando o ERTMS for colocado em funcionamento num troço de corredor da rede principal, o Estado-Membro em causa deve notificar a Comissão desse facto no prazo de um mês, através dos sistemas estabelecidos ao abrigo do artigo 49.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e do artigo 5.º, n.º 1, da Decisão de Execução 2014/880/UE da Comissão ([3]).

2. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão de quaisquer atrasos na colocação do ERTMS em funcionamento num determinado troço de corredor da rede principal a equipar. Os gestores da infraestrutura ferroviária devem informar os Estados-Membros desses atrasos, em conformidade.

3. Aquando da notificação dos atrasos a que se refere o n.º 2, o Estado-Membro em causa deve enviar à Comissão um processo que contenha uma descrição técnica do projeto e que especifique uma nova data de colocação em funcionamento do ERTMS. O processo deve especificar as causas do atraso e indicar as medidas corretivas tomadas pelo gestor da infraestrutura ferroviária.

4. Se o atraso resultar de uma circunstância excecional, a Comissão pode aceitar a prorrogação do prazo relevante por um período máximo de três anos. Em caso de prorrogação, o Estado-Membro deve proceder às alterações necessárias ao seu plano nacional de aplicação, a que é feita referência no ponto 7.4.4 do anexo do Regulamento (UE) 2016/919, no prazo de um mês a contar da data da concessão.

Por «circunstâncias excecionais», a que se refere o primeiro parágrafo, entende-se uma situação resultante da fase de planeamento e que esteja relacionada com resultados geológicos específicos, a proteção ambiental ou das espécies, achados arqueológicos, procedimentos de concessão de licenças e a realização de uma avaliação do impacto ambiental nos termos da Diretiva 2014/52/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) ou uma situação resultante das fases de construção e de autorização fora do controlo do promotor do projeto e que não se insira na categoria dos riscos habituais que devem ser avaliados ao nível da gestão deste tipo de projetos.

([1]) Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade (JO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

([2]) 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).

([3]) Decisão de Execução 2014/880/UE da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativa às especificações comuns do registo da infraestrutura ferroviária e que revoga a Decisão de Execução 2011/633/UE (JO L 356 de 12.12.2014, p. 489).

([4]) Diretiva 2014/52/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, que altera a Diretiva 2011/92/UE relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente (JO L 124 de 25.4.2014, p. 1).

5. Se as especificações ERTMS estabelecidas no Regulamento (UE) 2016/919 forem alteradas por um ato legislativo de um modo incompatível, os Estados-Membros devem apresentar à Comissão uma análise do impacto da aplicação da referência jurídica alterada na sua rede e ao nível do planeamento do ERTMS, sem atrasos injustificados e o mais tardar no momento do parecer formal do Comité a que se refere o artigo 51.º da Diretiva (UE) 2016/797. Se puder ser demonstrado que as alterações têm um impacto direto em termos de custos ou de calendário a nível de medidas de execução específicas, o anexo I deve ser adaptado em conformidade.

Artigo 4.º

Revisão

O mais tardar em 31 de dezembro de 2023, a Comissão deve, após ter consultado os Estados-Membros, e com a assistência do coordenador europeu do ERTMS, a que se refere o artigo 45.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013, proceder à revisão dos prazos posteriores a 1 de janeiro de 2024 estabelecidos no anexo I desse regulamento.

Artigo 5.º

Referências

As referências ao anexo III da Decisão 2012/88/UE devem entender-se como referências ao presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo II.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor em 26 de janeiro de 2017.

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

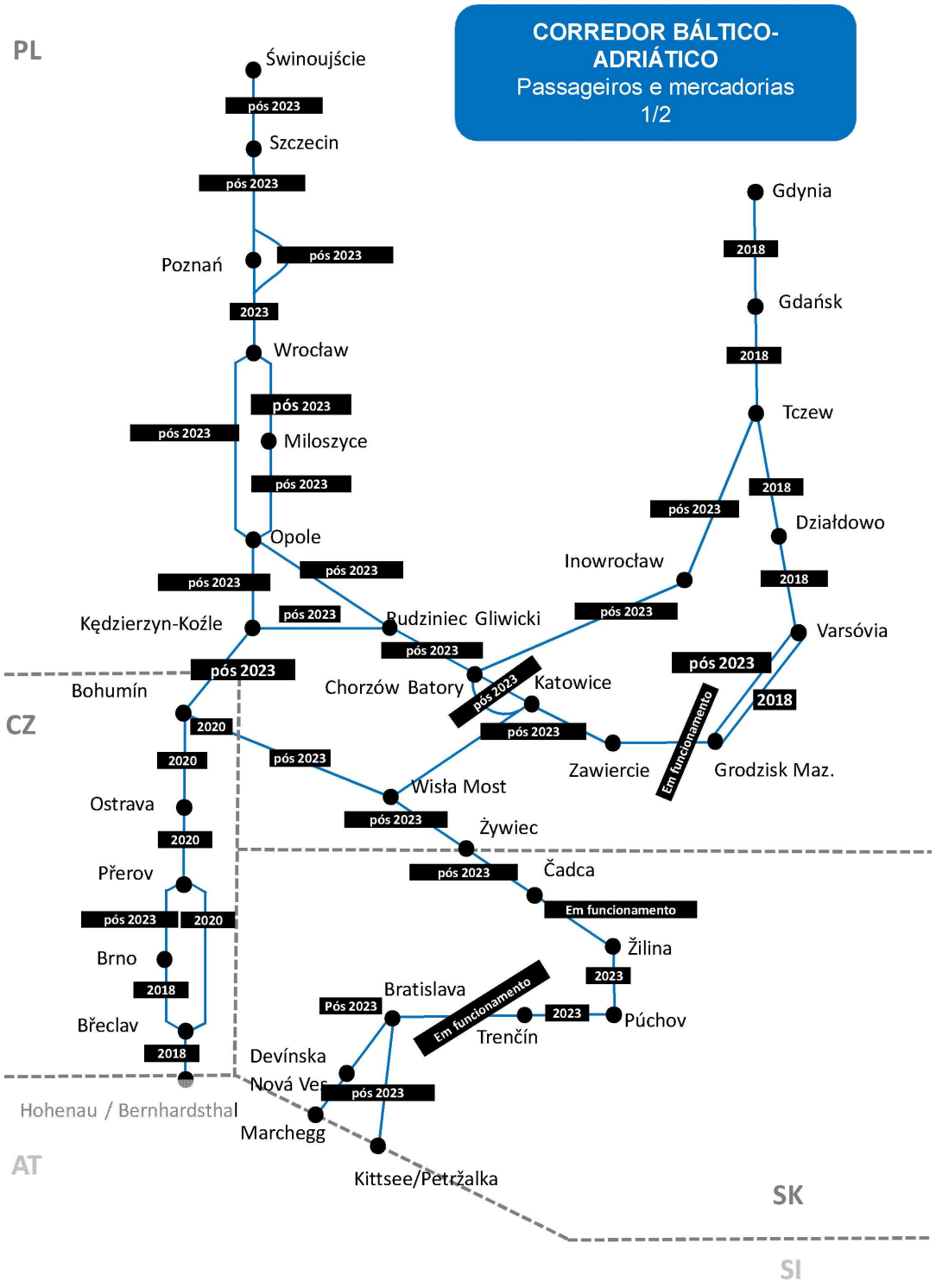
Feito em Bruxelas, em 5 de janeiro de 2017.

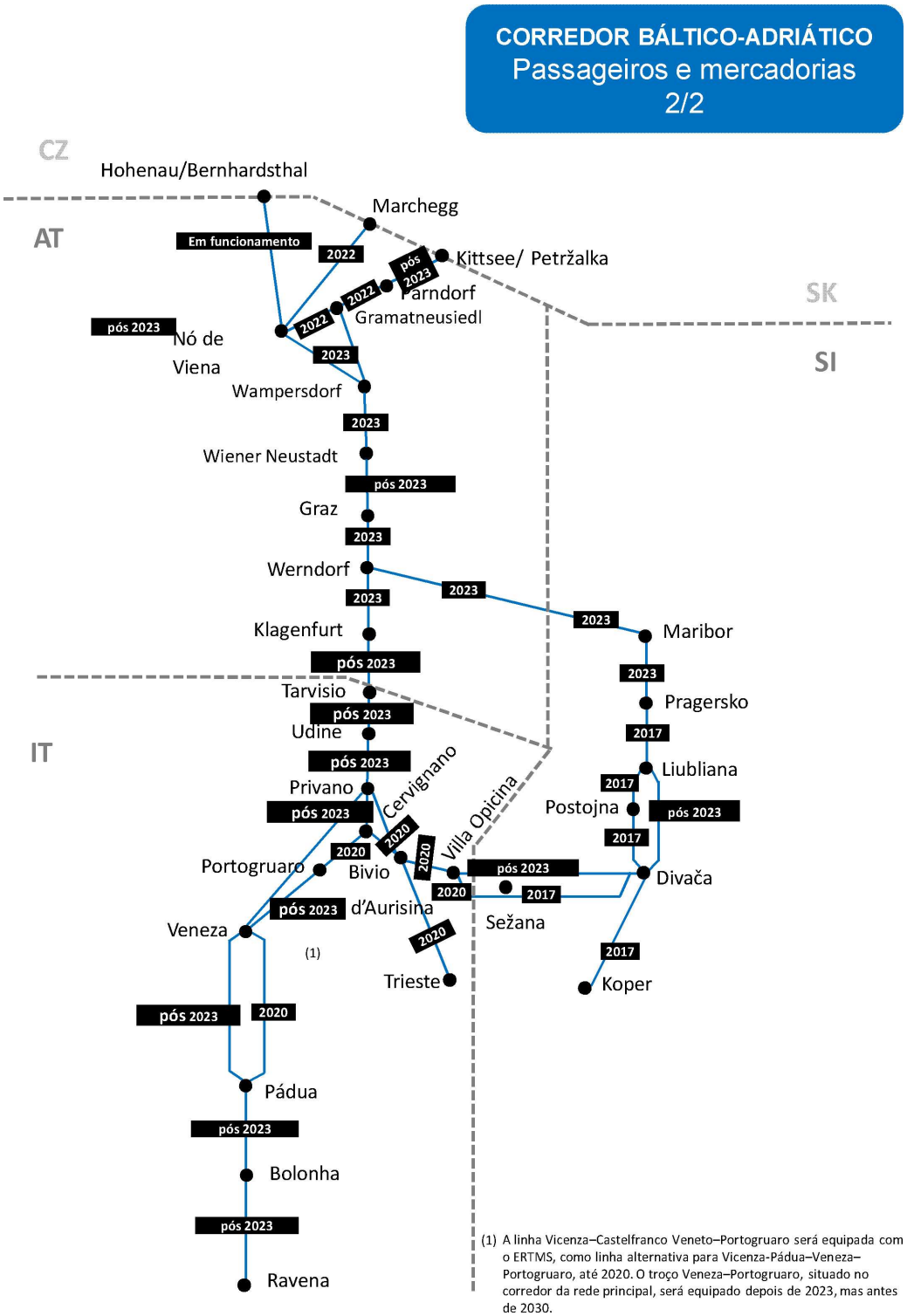
Pela Comissão

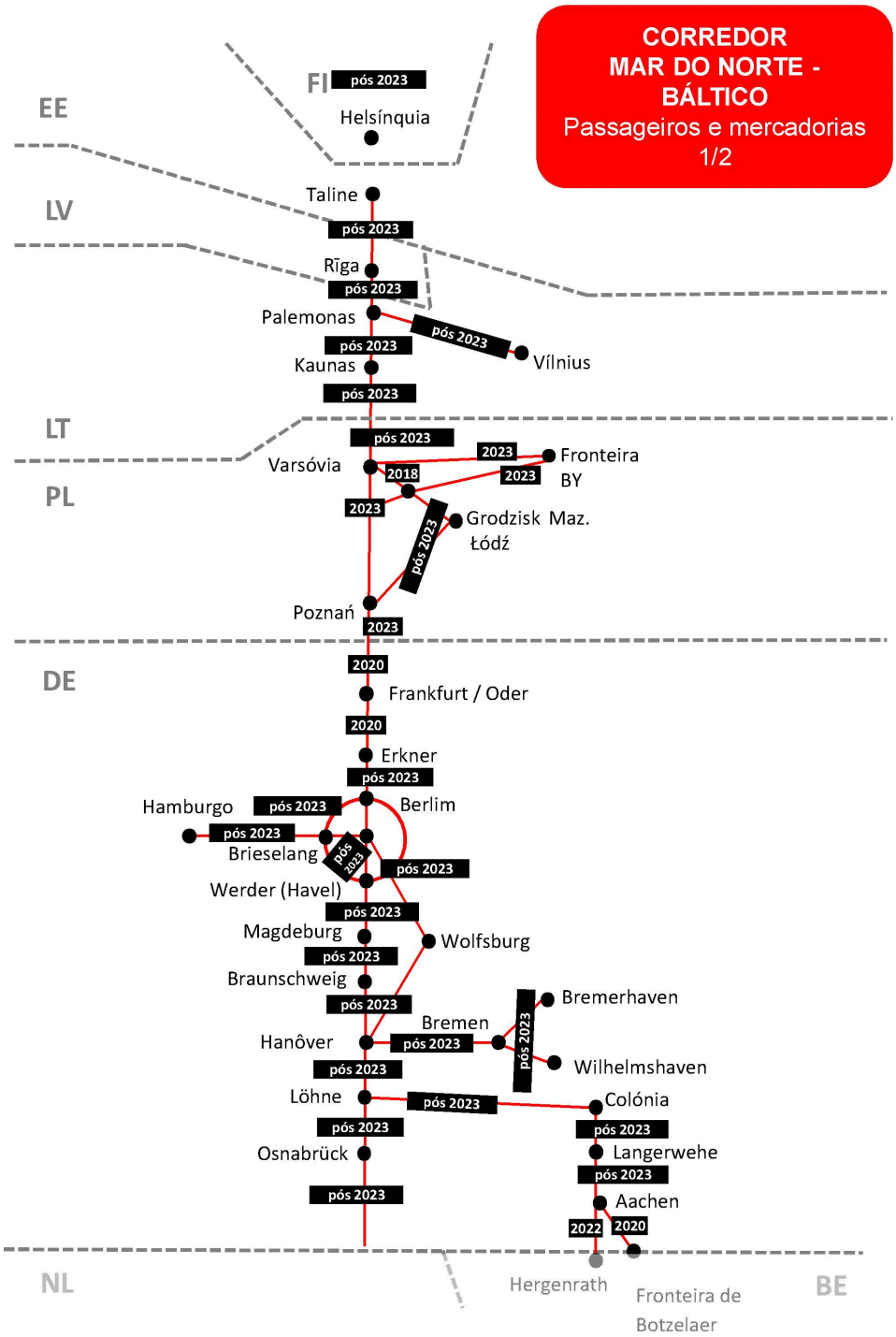
O Presidente

Jean-Claude JUNCKER

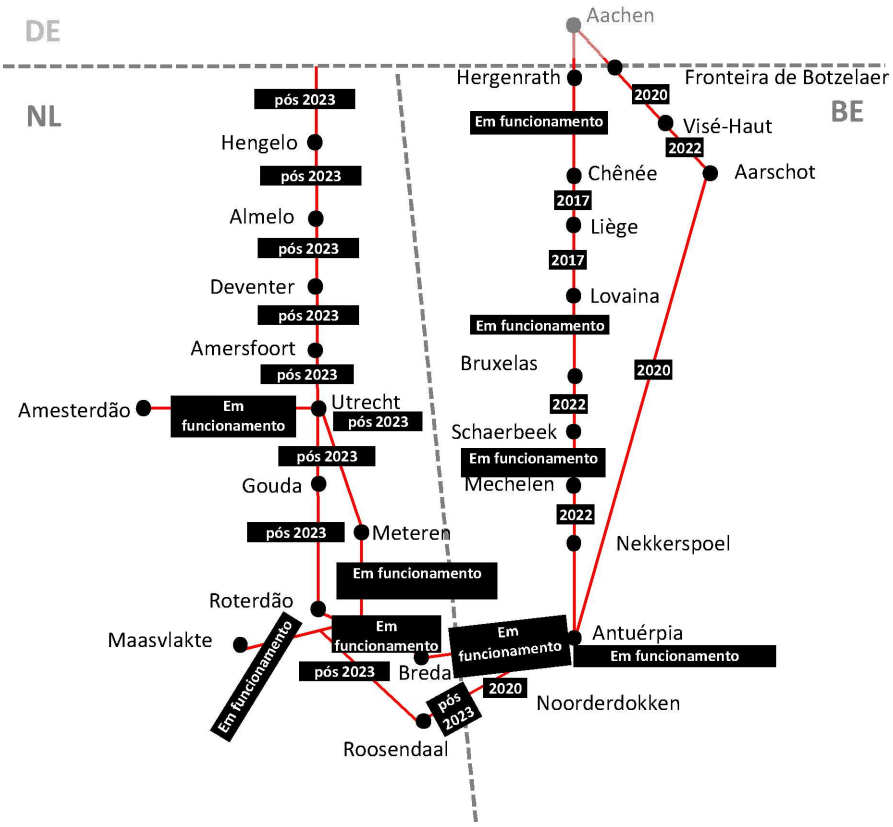
ANEXO I

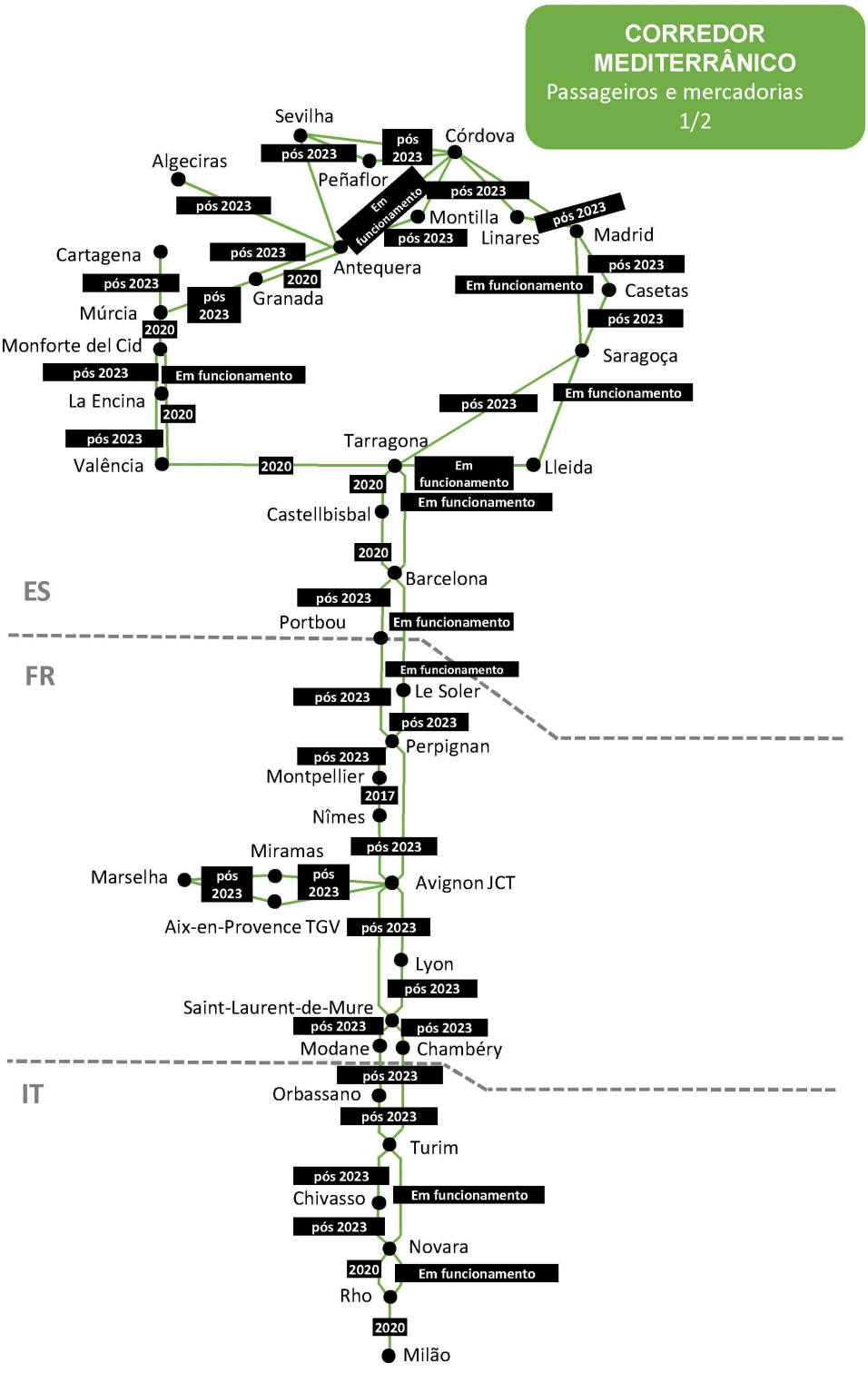

CORREDOR BÁLTICO-ADRIÁTICO
Passageiros e mercadorias
1/2
PL
Świnoujście
pós 2023
Szczecin
pós 2023
Poznań
pós 2023
2023
Wrocław
pós 2023
pós 2023
Miloszyce
pós 2023
Opole
pós 2023
pós 2023
Kędzierzyn-Koźle
pós 2023
Rudziniec Gliwicki
pós 2023
Bohumín
pós 2023
CZ
Chorzów Batory
Pós 2023
Katowice
2020
2020
pós 2023
pós 2023
Ostrava
Wisła Most
2020
pós 2023
Přerov
Żywiec
pós 2023
2020
Čadca
Brno
Em funcionamento
2018
Žilina
Břeclav
2023
Bratislava
Pós 2023
Em funcionamento
2023
Púchov
2018
Trenčín
Devínska
Nová Ves
pós 2023
Hohenau / Bernhardsthal
Marchegg
AT
Kittsee/Petržalka
SK
SI
Gdynia
2018
Gdańsk
2018
Tczew
2018
pós 2023
Działdowo
Inowrocław
2018
pós 2023
Varsóvia
pós 2023
2018
Em funcionamento
Zawiercie
Grodzisk Maz.

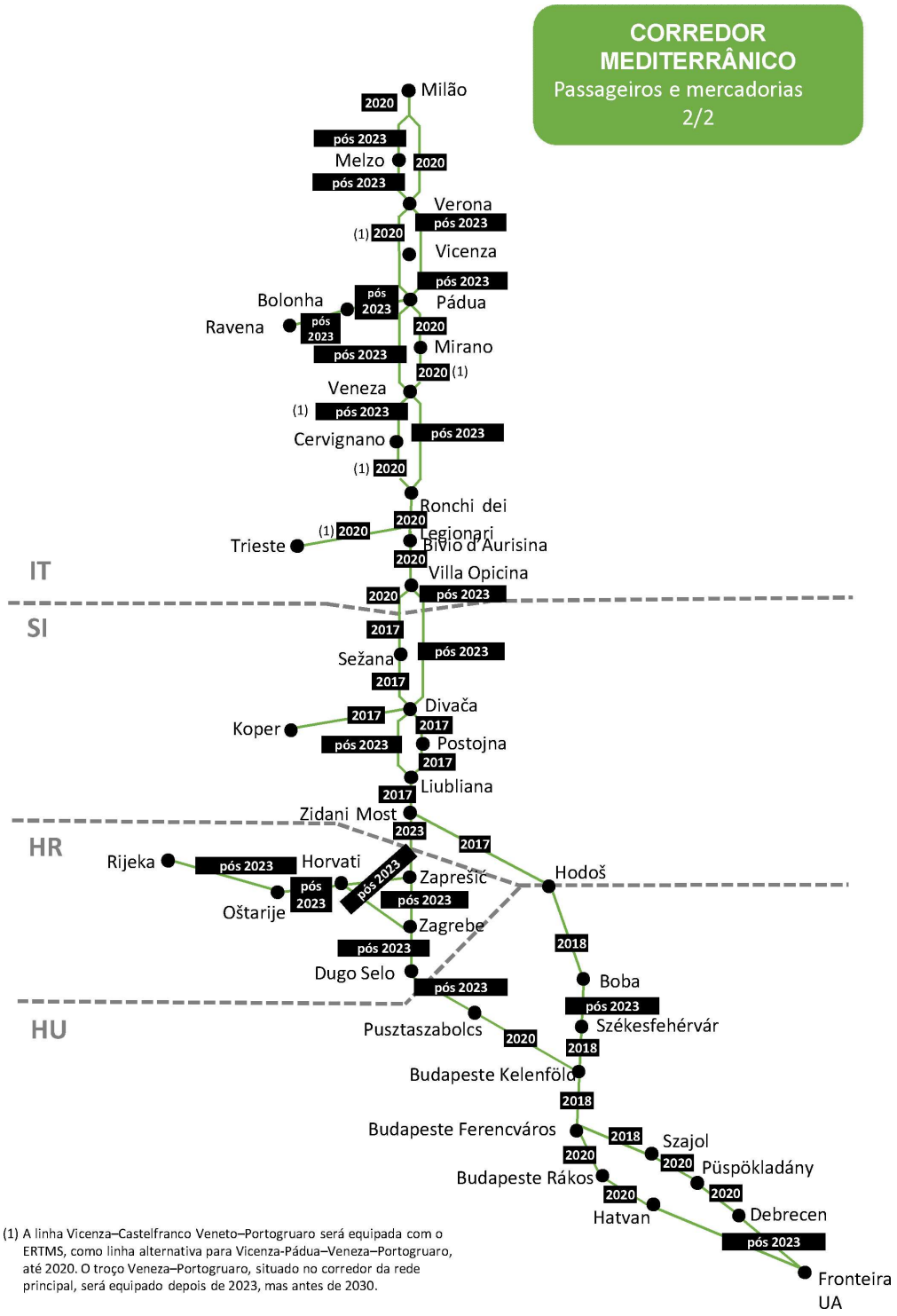

CORREDOR BÁLTICO-ADRIÁTICO
Passageiros e mercadorias
2/2
CZ
AT
SK
SI
IT
Hohenau/Bernhardsthal
Marchegg
Em funcionamento
2022
Kittsee/ Petržalka
pós 2023
Parndorf
Gramatneusiedl
Nó de Viena
Wampersdorf
Wiener Neustadt
Graz
Werndorf
Klagenfurt
Maribor
Tarvisio
Udine
Pragersko
Liubliana
Postojna
Privano
Cervignano
Villa Opicina
Portogruaro
Bivio
Divača
Sežana
d'Aurisina
Veneza
(1)
Trieste
Koper
Pádua
Bolonha
Ravena
(1) A linha Vicenza–Castelfranco Veneto–Portogruaro será equipada com o ERTMS, como linha alternativa para Vicenza-Pádua–Veneza–Portogruaro, até 2020. O troço Veneza–Portogruaro, situado no corredor da rede principal, será equipado depois de 2023, mas antes de 2030.

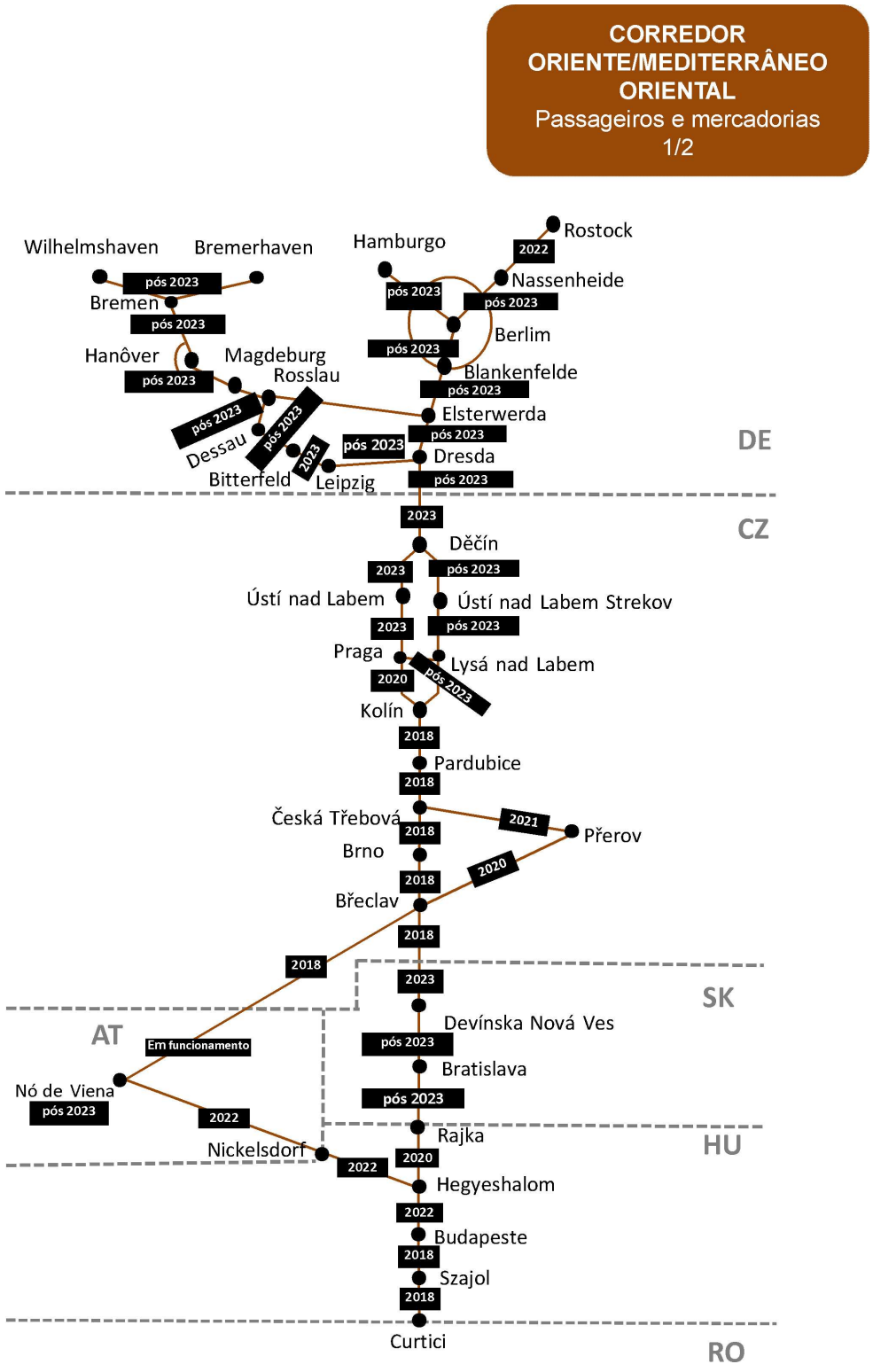

CORREDOR
MAR DO NORTE - BÁLTICO
Passageiros e mercadorias
1/2
FI
pós 2023
Helsínquia
EE
LV
Taline
pós 2023
Rīga
pós 2023
Palemonas
pós 2023
Vílnius
pós 2023
Kaunas
pós 2023
LT
pós 2023
Varsóvia
2023
Fronteira BY
2018
2023
2023
Grodzisk Maz.
Łódź
pós 2023
PL
Poznań
2023
2020
DE
Frankfurt / Oder
2020
Erkner
pós 2023
Hamburgo
pós 2023
Berlim
pós 2023
Brieselang
pós 2023
pós 2023
Werder (Havel)
pós 2023
Magdeburg
Wolfsburg
pós 2023
Braunschweig
pós 2023
Bremerhaven
Bremen
pós 2023
pós 2023
Hanôver
pós 2023
Wilhelmshaven
Löhne
pós 2023
Colónia
pós 2023
pós 2023
Osnabrück
Langerwehe
pós 2023
pós 2023
Aachen
2022
2020
NL
Hergenrath
Fronteira de Botzelaer
BE

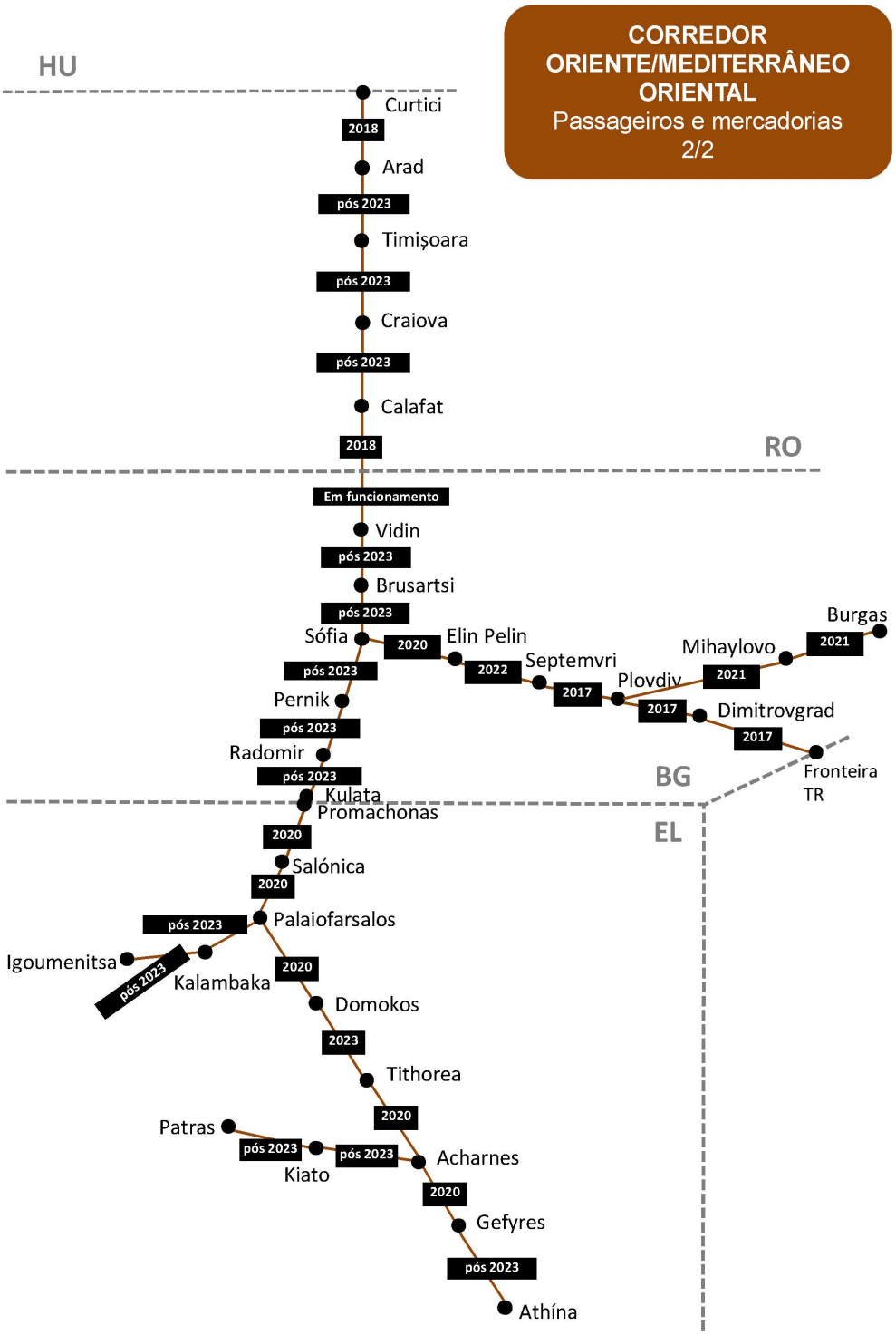
MAR DO NORTE - BÁLTICO
Passageiros e mercadorias
2/2

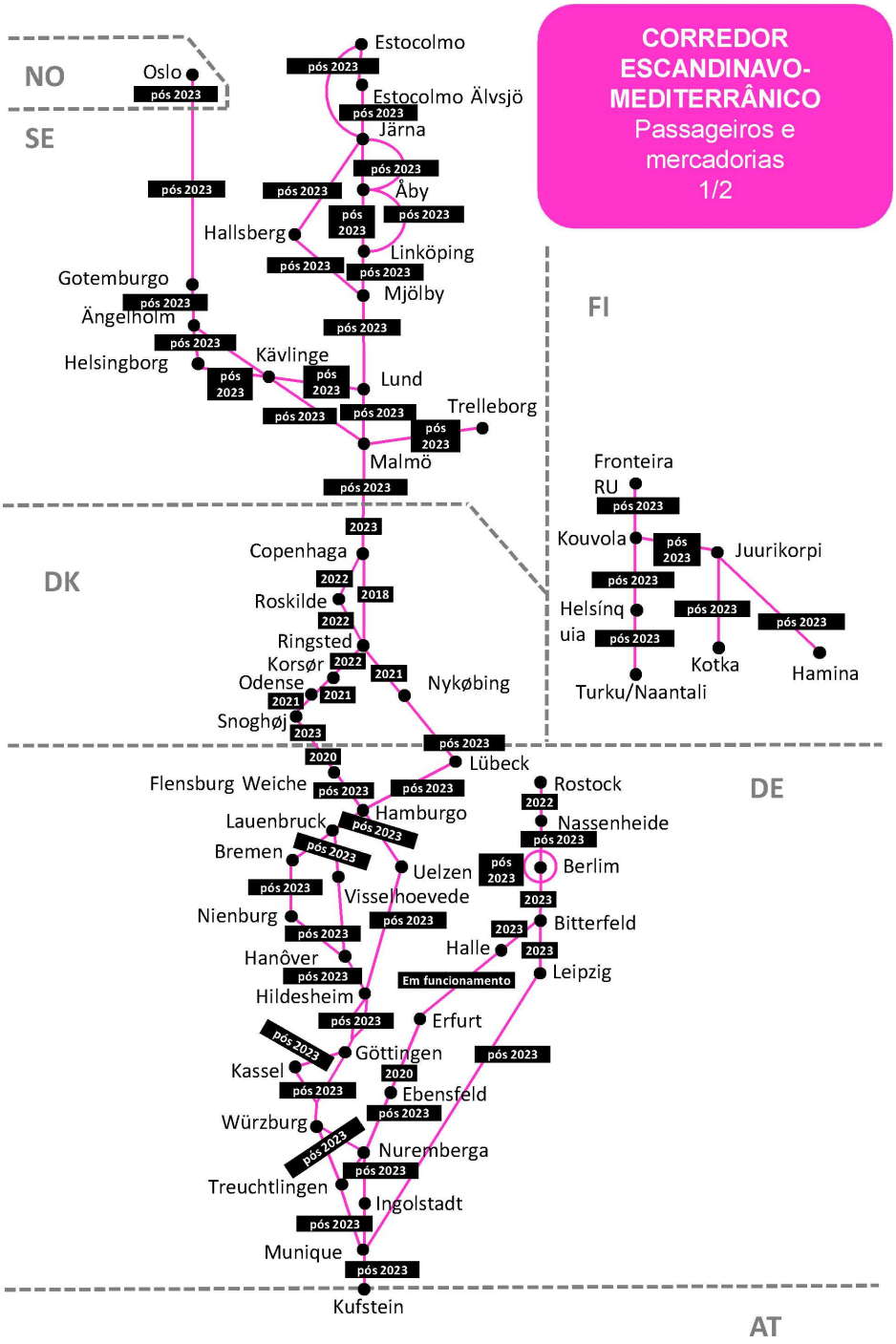


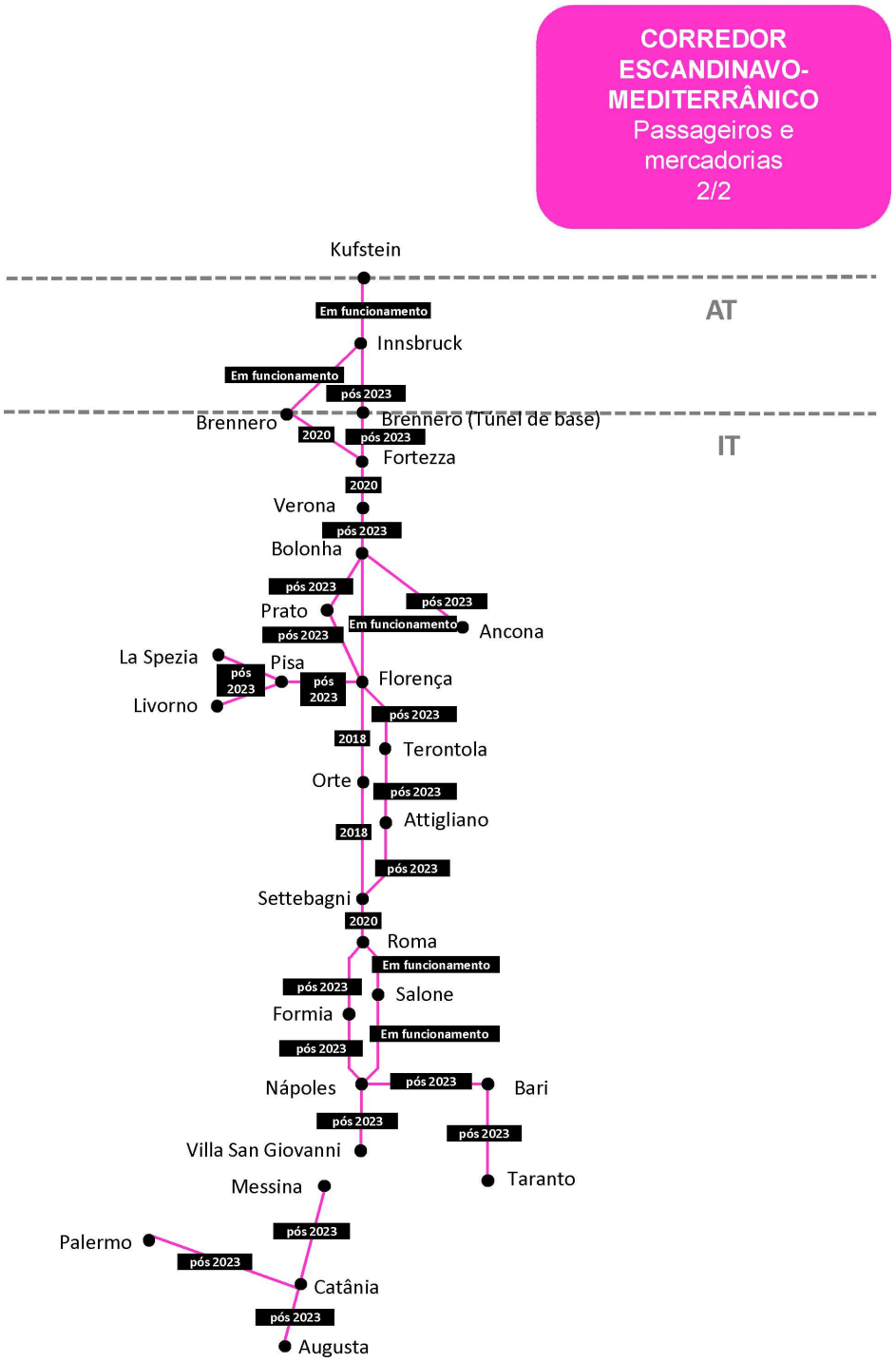

CORREDOR MEDITERRÂNICO
Passageiros e mercadorias
1/2
Sevilha
Córdova
Algeciras
Peñaflor
Montilla
Linares
Madrid
Cartagena
Antequera
Granada
Casetas
Múrcia
Monforte del Cid
Saragoça
La Encina
Tarragona
Valência
Lleida
Castellbisbal
Barcelona
ES
Portbou
FR
Le Soler
Perpignan
Montpellier
Nîmes
Miramas
Marselha
Avignon JCT
Aix-en-Provence TGV
Lyon
Saint-Laurent-de-Mure
Modane
Chambéry
IT
Orbassano
Turim
Chivasso
Novara
Rho
Milão
pós 2023
Em funcionamento
2020
2017

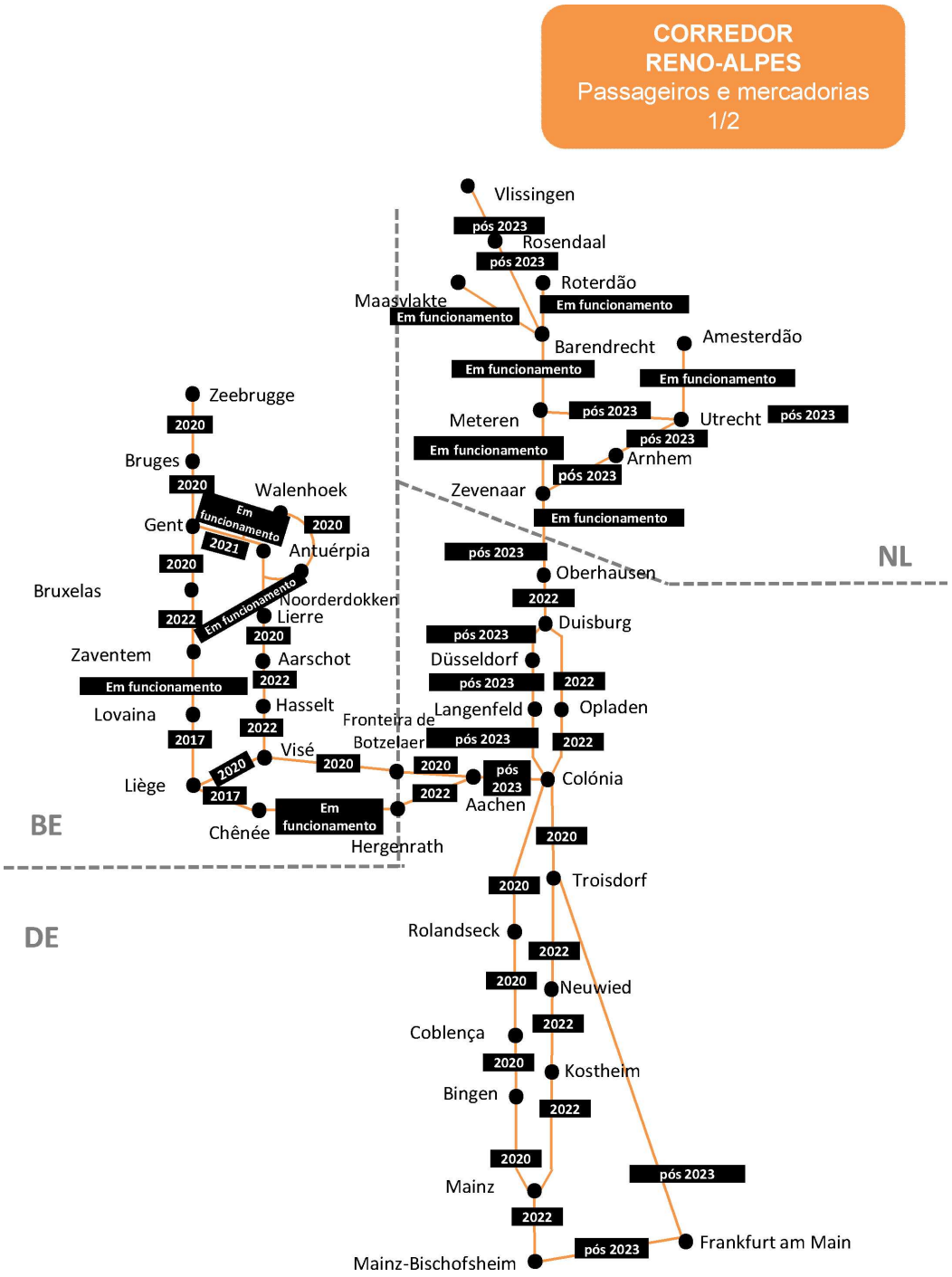

CORREDOR MEDITERRÂNICO
Passageiros e mercadorias
2/2
Milão
2020
pós 2023
Melzo
2020
pós 2023
Verona
pós 2023
(1) 2020
Vicenza
pós 2023
Bolonha
pós 2023
Pádua
Ravena
pós 2023
2020
Mirano
pós 2023
2020 (1)
Veneza
(1) pós 2023
Cervignano
pós 2023
(1) 2020
Ronchi dei Legionari
2020
(1) 2020
Trieste
Bivio d'Aurisina
2020
Villa Opicina
2020
pós 2023
IT
SI
2017
Sežana
pós 2023
2017
Divača
2017
2017
Koper
pós 2023
Postojna
2017
2017
Liubliana
Zidani Most
2023
2017
HR
Rijeka
pós 2023
Horvati
pós 2023
pós 2023
Zapresic
pós 2023
Oštarije
pós 2023
Zagrebe
pós 2023
Hodoš
2018
Dugo Selo
pós 2023
Boba
pós 2023
Székesfehérvár
HU
Pusztaszabolcs
2020
2018
Budapeste Kelenföld
2018
Budapeste Ferencváros
2018
Szajol
2020
2020
Püspökladány
Budapeste Rákos
2020
2020
Debrecen
Hatvan
pós 2023
Fronteira UA
(1) A linha Vicenza–Castelfranco Veneto–Portogruaro será equipada com o ERTMS, como linha alternativa para Vicenza-Pádua–Veneza–Portogruaro, até 2020. O troço Veneza–Portogruaro, situado no corredor da rede principal, será equipado depois de 2023, mas antes de 2030.

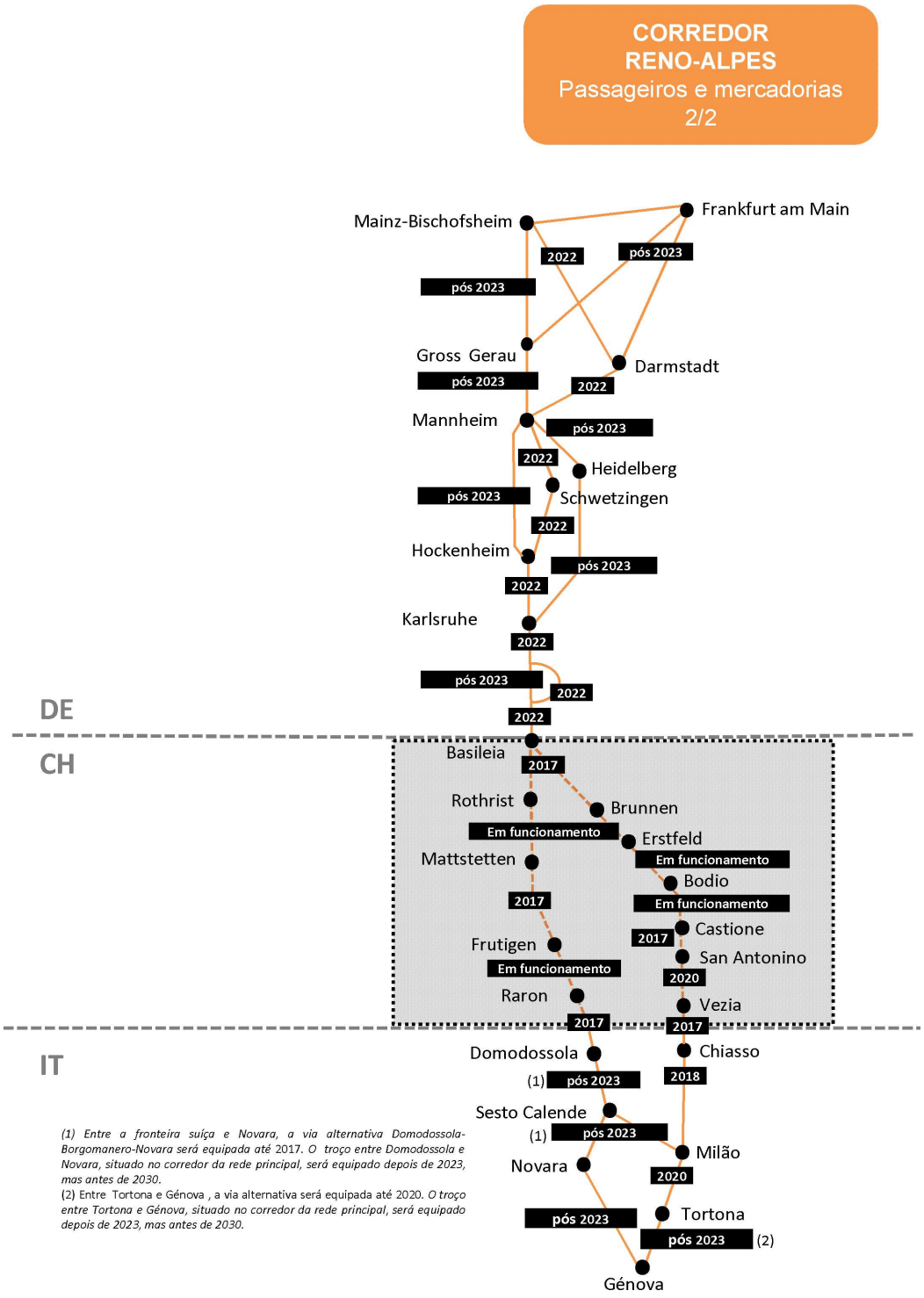

CORREDOR ORIENTE/MEDITERRÂNEO ORIENTAL
Passageiros e mercadorias
1/2
Wilhelmshaven
Bremerhaven
Hamburgo
Rostock
2022
pós 2023
Bremen
Nassenheide
pós 2023
pós 2023
pós 2023
Berlim
Hanôver
Magdeburg
pós 2023
Rosslau
Blankenfelde
pós 2023
pós 2023
pós 2023
Elsterwerda
Dessau
pós 2023
pós 2023
pós 2023
2023
Dresda
Bitterfeld
Leipzig
pós 2023
DE
2023
CZ
Děčín
2023
pós 2023
Ústí nad Labem
Ústí nad Labem Strekov
2023
pós 2023
Praga
Lysá nad Labem
2020
pós 2023
Kolín
2018
Pardubice
2018
Česká Třebová
2021
Přerov
2018
Brno
2020
2018
Břeclav
2018
2018
2023
SK
Devínska Nová Ves
AT
Em funcionamento
pós 2023
Bratislava
Nó de Viena
pós 2023
pós 2023
2022
Rajka
HU
Nickelsdorf
2020
2022
Hegyeshalom
2022
Budapeste
2018
Szajol
2018
Curtici
RO


CORREDOR ORIENTE/MEDITERRÂNEO ORIENTAL
Passageiros e mercadorias
2/2
HU
Curtici
2018
Arad
pós 2023
Timișoara
pós 2023
Craiova
pós 2023
Calafat
2018
RO
Em funcionamento
Vidin
pós 2023
Brusartsi
pós 2023
Sófia
2020
Elin Pelin
2022
Septemvri
2017
Plovdiv
2017
Dimitrovgrad
2017
Fronteira TR
Mihaylovo
2021
Burgas
2021
pós 2023
Pernik
pós 2023
Radomir
pós 2023
Kulata
BG
EL
Promachonas
2020
Salónica
2020
pós 2023
Palaiofarsalos
Igoumenitsa
pós 2023
Kalambaka
2020
Domokos
2023
Tithorea
2020
Patras
pós 2023
Kiato
pós 2023
Acharnes
2020
Gefyres
pós 2023
Athína


CORREDOR ESCANDINAVO-MEDITERRÂNICO
Passageiros e mercadorias
1/2
NO
SE
DK
FI
DE
AT
Oslo
Estocolmo
Estocolmo Älvsjö
Järna
Åby
Hallsberg
Linköping
Mjölby
Gotemburgo
Ängelholm
Helsingborg
Kävlinge
Lund
Trelleborg
Malmö
Copenhaga
Roskilde
Ringsted
Korsør
Odense
Nykøbing
Snoghøj
Lübeck
Flensburg
Weiche
Hamburgo
Lauenbruck
Bremen
Uelzen
Visselhoevede
Nienburg
Hanôver
Hildesheim
Rostock
Nassenheide
Berlim
Bitterfeld
Halle
Leipzig
Em funcionamento
Erfurt
Göttingen
Kassel
Ebensfeld
Würzburg
Nuremberga
Treuchtlingen
Ingolstadt
Munique
Kufstein
Fronteira RU
Kouvola
Juurikorpi
Helsínquia
Kotka
Hamina
Turku/Naantali
pós 2023
2023
2022
2021
2020
2018

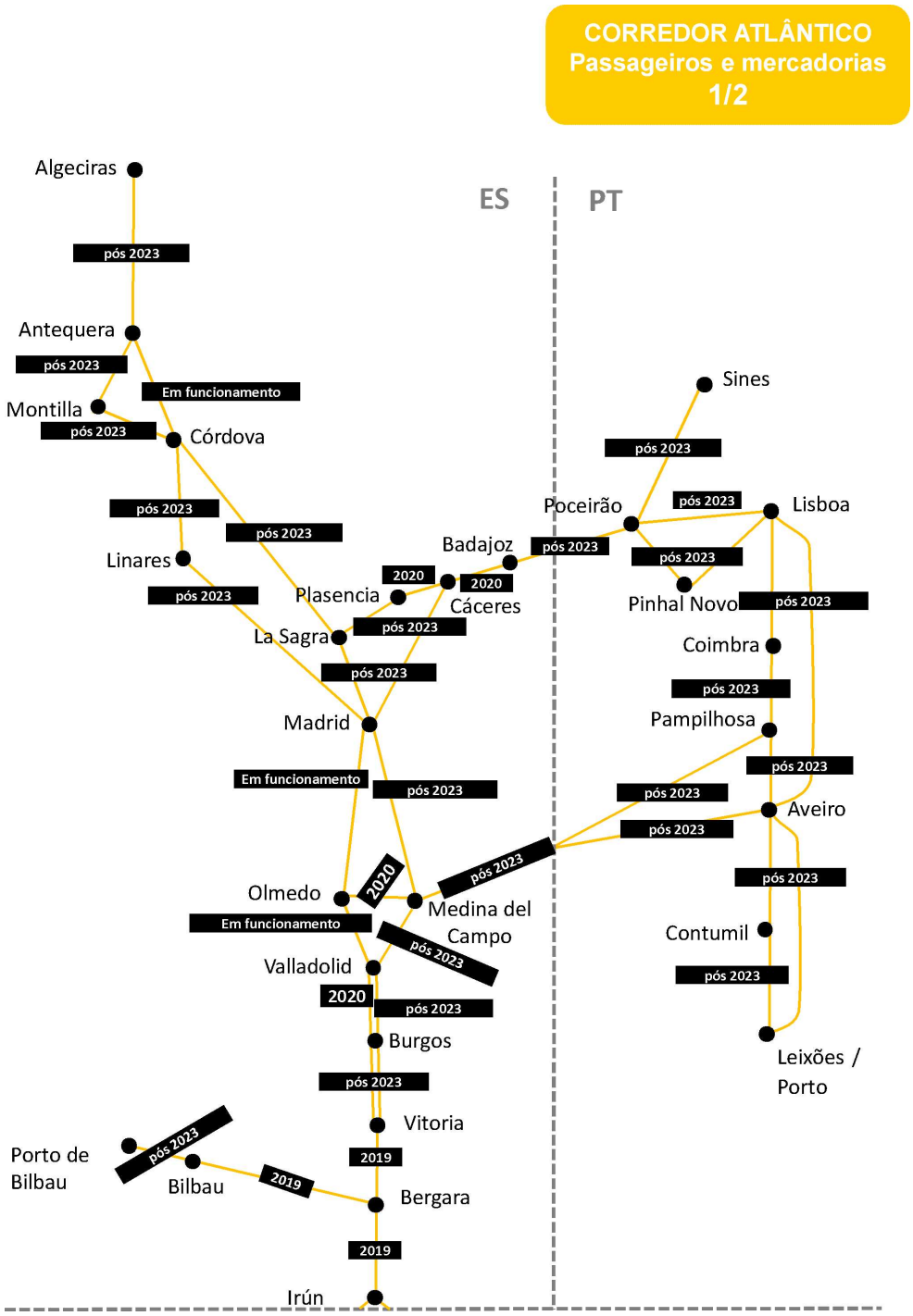

CORREDOR ESCANDINAVO-MEDITERRÂNICO
Passageiros e mercadorias
2/2
Kufstein
AT
Em funcionamento
Innsbruck
Em funcionamento
pós 2023
Brennero
Brennero (Tunel de base)
2020
pós 2023
IT
Fortezza
2020
Verona
pós 2023
Bolonha
pós 2023
pós 2023
Prato
Em funcionamento
Ancona
pós 2023
La Spezia
Pisa
pós 2023
pós 2023
Florença
Livorno
pós 2023
2018
Terontola
Orte
pós 2023
Attigliano
2018
pós 2023
Settebagni
2020
Roma
Em funcionamento
pós 2023
Salone
Formia
Em funcionamento
pós 2023
Nápoles
pós 2023
Bari
pós 2023
pós 2023
Villa San Giovanni
Taranto
Messina
pós 2023
Palermo
pós 2023
Catânia
pós 2023
Augusta

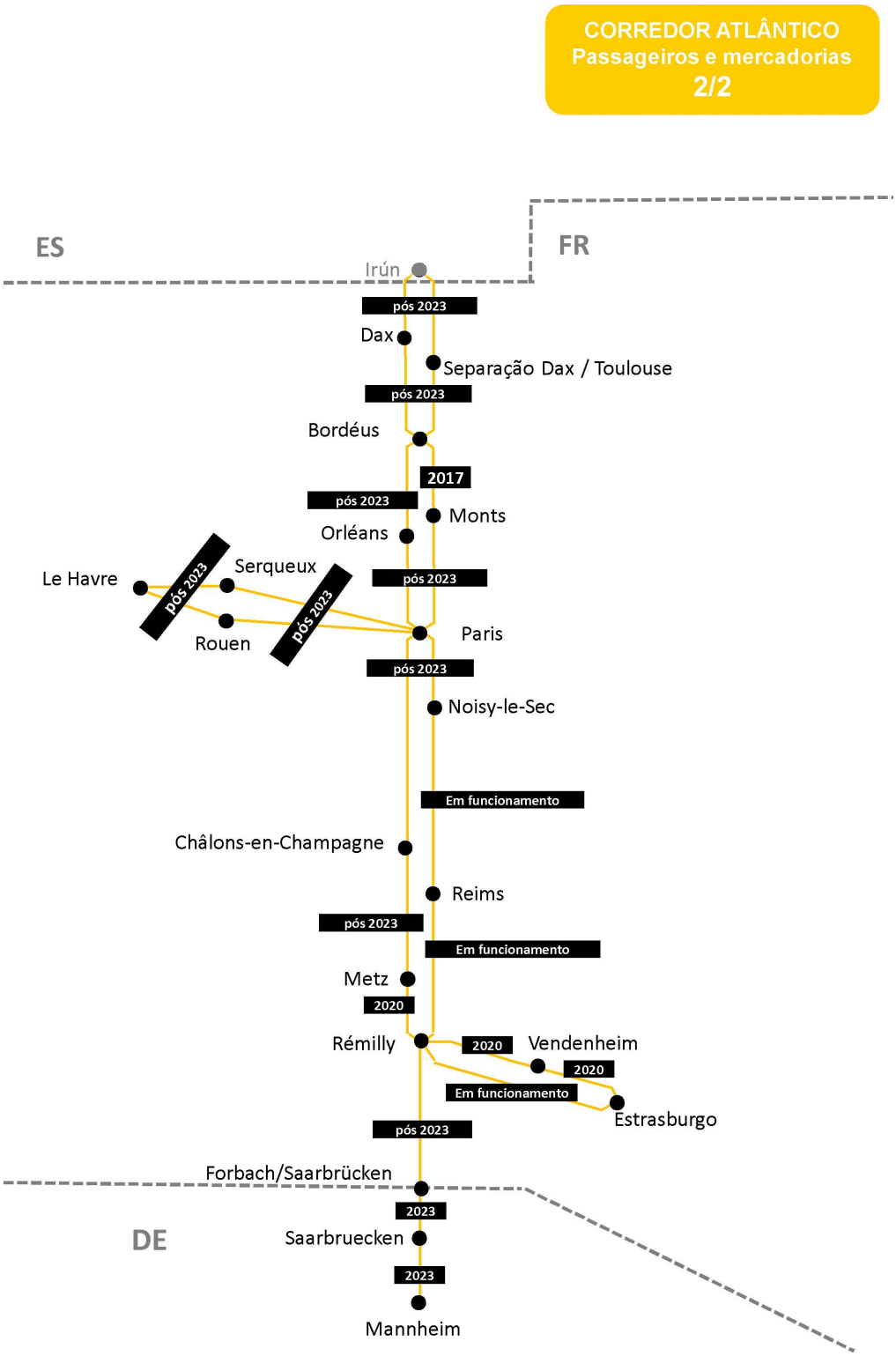

CORREDOR
RENO-ALPES
Passageiros e mercadorias
1/2
Vlissingen
pós 2023
Rosendaal
pós 2023
Roterdão
Em funcionamento
Maasvlakte
Em funcionamento
Barendrecht
Amesterdão
Em funcionamento
Em funcionamento
Zeebrugge
2020
Meteren
pós 2023
Utrecht
pós 2023
pós 2023
Em funcionamento
Arnhem
Bruges
2020
pós 2023
Walenhoek
Zevenaar
Em funcionamento
Em funcionamento
2020
Gent
2021
Antuérpia
pós 2023
NL
2020
Oberhausen
Bruxelas
2022
Noorderdokken
Em funcionamento
2022
Lierre
Duisburg
2020
pós 2023
Zaventem
Aarschot
Düsseldorf
Em funcionamento
2022
pós 2023
2022
Hasselt
Lovaina
Langenfeld
Opladen
2022
Fronteira de
Botzelaer
pós 2023
2022
2017
Visé
2020
2020
2020
pós 2023
Colónia
Liège
2020
2017
2022
Aachen
Em funcionamento
BE
Chênée
Hergenrath
2020
2020
Troisdorf
DE
Rolandseck
2022
2020
Neuwied
2022
Coblença
2020
Kostheim
Bingen
2022
2020
pós 2023
Mainz
2022
pós 2023
Frankfurt am Main
Mainz-Bischofsheim

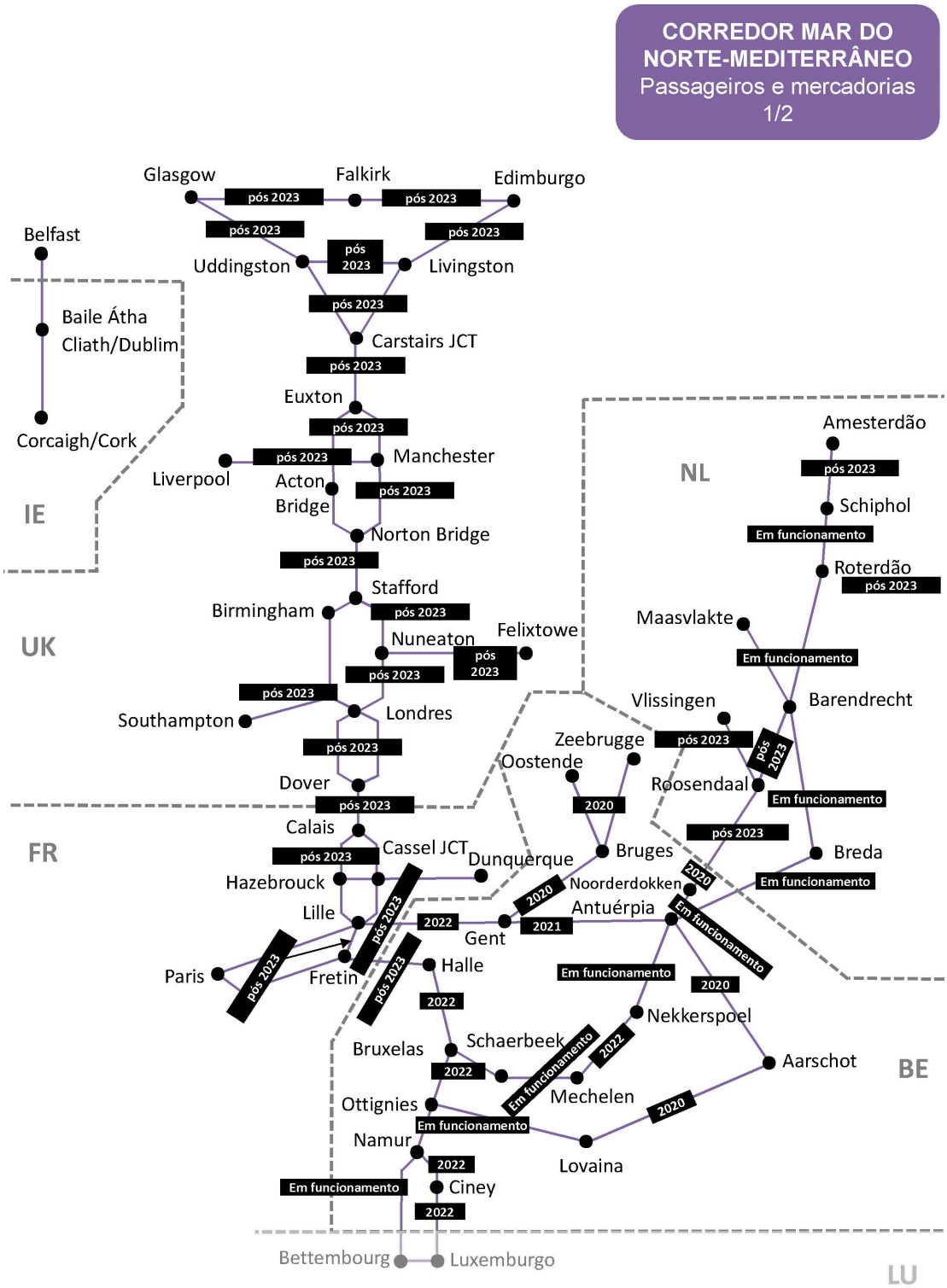


(1) Entre a fronteira suíça e Novara, a via alternativa Domodossola-Borgomanero-Novara será equipada até 2017. O troço entre Domodossola e Novara, situado no corredor da rede principal, será equipado depois de 2023, mas antes de 2030.

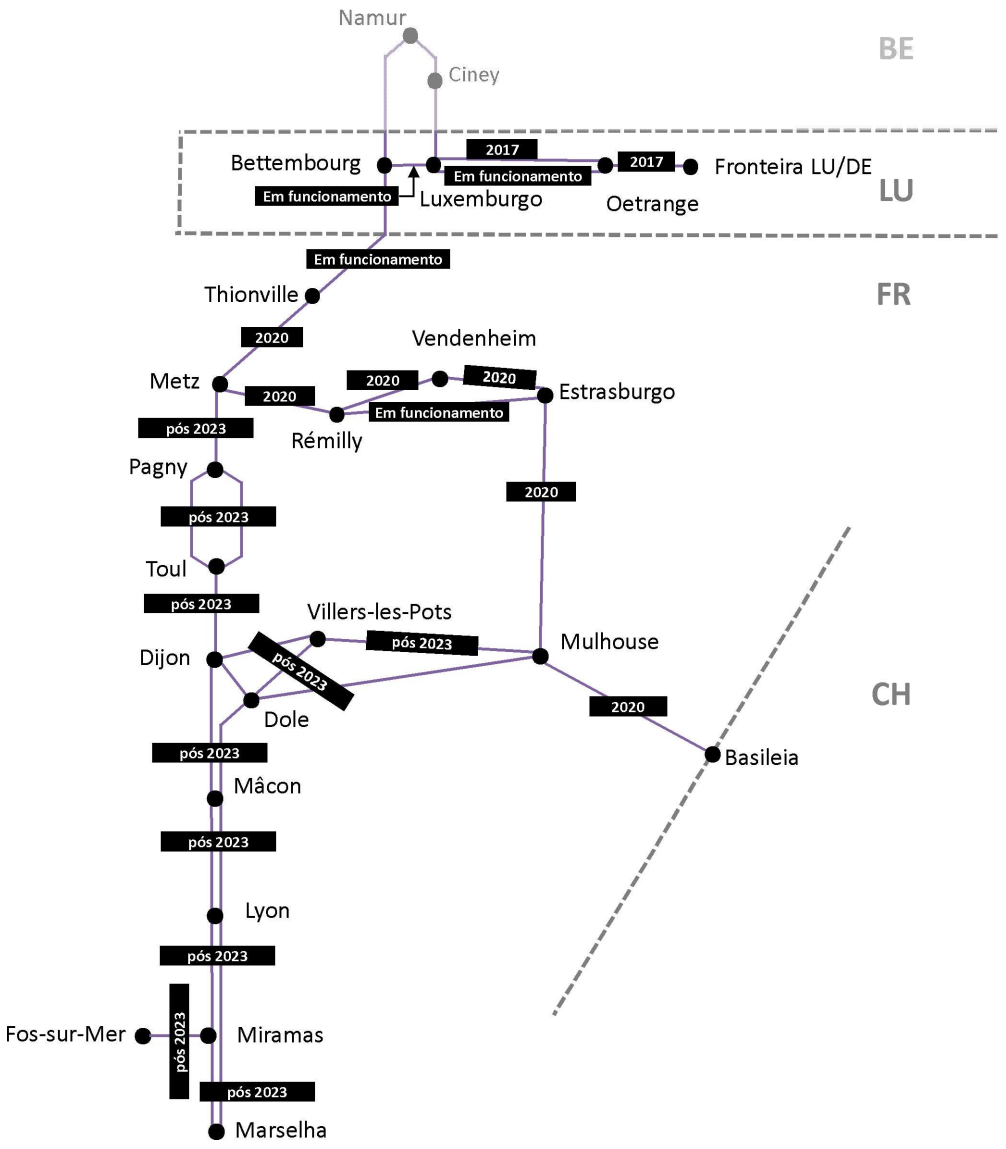
(2) Entre Tortona e Génova , a via alternativa será equipada até 2020. *O troço entre Tortona e Génova, situado no corredor da rede principal, será equipado depois de 2023, mas antes de 2030.*

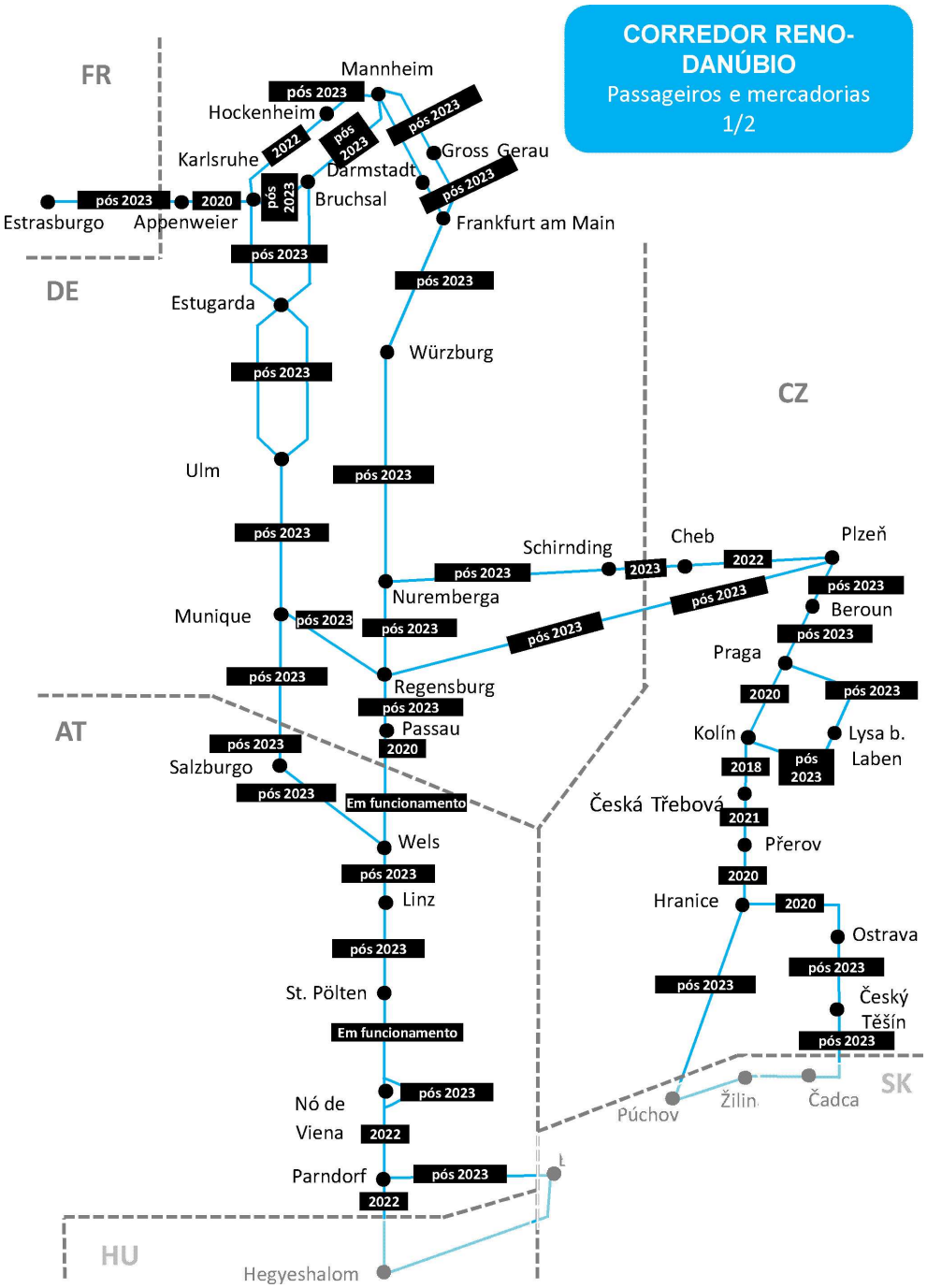

CORREDOR ATLÂNTICO
Passageiros e mercadorias
1/2
ES
PT
Algeciras
pós 2023
Antequera
pós 2023
Em funcionamento
Montilla
pós 2023
Córdova
pós 2023
pós 2023
Linares
pós 2023
Plasencia
2020
2020
Cáceres
Badajoz
pós 2023
La Sagra
pós 2023
pós 2023
Madrid
Em funcionamento
pós 2023
Olmedo
2020
pós 2023
Em funcionamento
Medina del Campo
pós 2023
Valladolid
2020
pós 2023
Burgos
pós 2023
Vitoria
2019
Porto de Bilbau
pós 2023
Bilbau
2019
Bergara
2019
Irún
Sines
pós 2023
Poceirão
pós 2023
Lisboa
pós 2023
Pinhal Novo
pós 2023
Coimbra
pós 2023
Pampilhosa
pós 2023
pós 2023
Aveiro
pós 2023
pós 2023
Contumil
pós 2023
Leixões / Porto

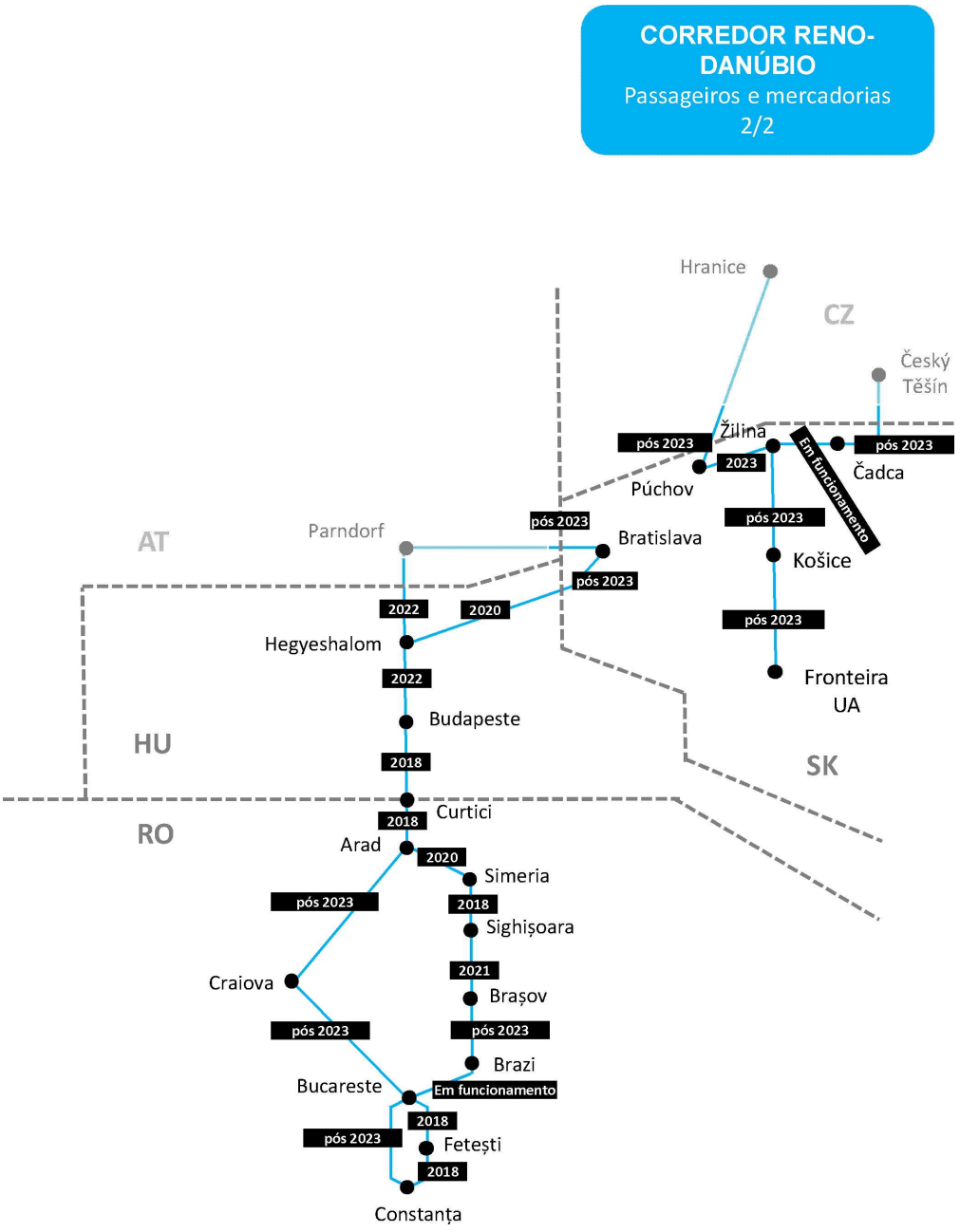

CORREDOR ATLÂNTICO
Passageiros e mercadorias
2/2
ES
FR
Irún
pós 2023
Dax
Separação Dax / Toulouse
pós 2023
Bordéus
2017
pós 2023
Monts
Orléans
Le Havre
pós 2023
Serqueux
pós 2023
pós 2023
Rouen
Paris
pós 2023
Noisy-le-Sec
Em funcionamento
Châlons-en-Champagne
Reims
pós 2023
Em funcionamento
Metz
2020
Rémilly
2020
Vendenheim
2020
Em funcionamento
Estrasburgo
pós 2023
Forbach/Saarbrücken
2023
DE
Saarbruecken
2023
Mannheim


CORREDOR MAR DO NORTE-MEDITERRÂNEO
Passageiros e mercadorias
1/2
Glasgow
Falkirk
Edimburgo
Belfast
Uddingston
Livingston
Baile Átha Cliath/Dublim
Carstairs JCT
Euxton
Corcaigh/Cork
Liverpool
Manchester
Acton Bridge
Norton Bridge
Stafford
Birmingham
Nuneaton
Felixtowe
Southampton
Londres
Dover
Calais
Cassel JCT
Dunquerque
Hazebrouck
Lille
Paris
Fretin
Halle
Gent
Bruges
Oostende
Zeebrugge
Vlissingen
Maasvlakte
Amesterdão
Schiphol
Roterdão
Barendrecht
Roosendaal
Breda
Noorderdokken
Antuérpia
Nekkerspoel
Aarschot
Mechelen
Lovaina
Schaerbeek
Bruxelas
Ottignies
Namur
Ciney
Bettembourg
Luxemburgo
IE
UK
FR
NL
BE
LU
pós 2023
Em funcionamento
2020
2021
2022

CORREDOR MAR DO NORTE-MEDITERRÂNEO
Passageiros e mercadorias
2/2




CORREDOR RENO-DANÚBIO
Passageiros e mercadorias
1/2
FR
DE
AT
CZ
HU
SK
Mannheim
Hockenheim
Karlsruhe
Darmstadt
Gross Gerau
Frankfurt am Main
Bruchsal
Estrasburgo
Appenweier
Estugarda
Würzburg
Ulm
Munique
Nuremberga
Regensburg
Passau
Salzburgo
Wels
Linz
St. Pölten
Nó de Viena
Parndorf
Hegyeshalom
Schirnding
Cheb
Plzeň
Beroun
Praga
Kolín
Lysa b. Laben
Česká Třebová
Přerov
Hranice
Ostrava
Český Těšín
Púchov
Žilina
Čadca
pós 2023
2022
2020
2018
2021
2023
Em funcionamento


CORREDOR RENO-DANÚBIO
Passageiros e mercadorias
2/2
Hranice
CZ
Český Těšín
Žilina
pós 2023
pós 2023
2023
Em funcionamento
Čadca
Púchov
pós 2023
pós 2023
Košice
AT
Parndorf
Bratislava
pós 2023
2022
2020
pós 2023
Hegyeshalom
2022
Fronteira UA
Budapeste
HU
2018
SK
2018
Curtici
RO
Arad
2020
Simeria
pós 2023
2018
Sighișoara
2021
Craiova
Brașov
pós 2023
pós 2023
Brazi
Bucareste
Em funcionamento
2018
pós 2023
Fetești
2018
Constanța

ANEXO II

Quadro de correspondência

Decisão 2012/88/UE	Presente regulamento
Anexo III, ponto 7.3.1.	Artigo 1.º
Anexo III, ponto 7.3.2.	Artigos 1.º e 2.º
Anexo III, ponto 7.3.2.1.	Artigo 2.º, n.º 1
Anexo III, ponto 7.3.2.2.	Artigo 2.º, n.º 1
Anexo III, ponto 7.3.2.4.	—
Anexo III, ponto 7.3.2.5.	Artigo 3.º, n.º 1
Anexo III, ponto 7.3.2.6.	Artigo 3.º, n.ºs 2, 3 e 4
Anexo III, ponto 7.3.4.	Anexo I
Anexo III, ponto 7.3.5.	Artigo 2.º, n.º 1