



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 1.10.2003  
COM(2003) 564 final

2001/0229 (COD)

Proposta de

**DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a proposta alterada de**

**DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO  
que altera a Decisão nº 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o  
desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes**

(Apresentada pela Comissão em conformidade com o disposto no nº 2  
do artigo 250º do Tratado CE)

{ SEC(2003) 1060 }

## Índice

1.	Introdução e resumo .....	3
2.	Projectos prioritários para a União alargada .....	5
2.1.	Uma metodologia selectiva .....	5
2.2.	Um número limitado de novos projectos .....	5
2.3	Declaração de interesse europeu .....	7
3.	Mecanismo de apoio às auto-estradas marítimas .....	8
4.	Coordenação reforçada entre Estados-Membros .....	10
4.1.	Coordenadores europeus por projecto ou grupo de projectos .....	11
4.2.	Procedimentos coordenados antes da concessão de autorizações de construção.....	12
5.	Elementos de análise do impacto .....	14
5.1.	Financiamento .....	14
5.2.	Impacto económico, social e ambiental .....	15
5.3.	Consulta externa.....	17

## 1. INTRODUÇÃO E RESUMO

Uma rede de transportes verdadeiramente transeuropeia favorece a dinâmica do mercado interno, aumenta a coesão territorial e, conseqüentemente, a competitividade e o potencial de crescimento da União Europeia. A sua extensão aos futuros Estados-Membros contribuirá para o sucesso do alargamento e constitui uma nova oportunidade para reduzir os congestionamentos nos grandes eixos de transporte e incentivar a intermodalidade à escala da Europa alargada, que é uma condição essencial para o desenvolvimento sustentável dos transportes.

A fim de incentivar o desenvolvimento de uma tal rede em torno de projectos com uma dimensão europeia marcada, a Comissão propôs, em 2 de Outubro de 2001, uma alteração à Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes<sup>1</sup>. Na sessão plenária de 30 de Maio de 2002, o Parlamento Europeu aprovou, sob reserva de várias alterações, os principais elementos desta proposta, nomeadamente a inclusão de seis projectos prioritários com um forte valor acrescentado europeu. Em Setembro de 2002, a Comissão enviou ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta alterada com as alterações do Parlamento que considerou desejável inserir<sup>2</sup>.

O Conselho não teve condições para adoptar essa proposta. Desde o Livro Branco sobre a Política Europeia de Transportes de 2001 que a Comissão tem salientado a necessidade de completar esta primeira proposta, com vista a prosseguir os esforços de concentração em projectos prioritários na perspectiva da União alargada.

Com esse fim em vista, a Comissão criou um grupo de alto nível presidido por Karel van Miert e composto por peritos designados pelos Ministros dos Transportes dos Estados-Membros actuais e futuros, bem como pelo Banco Europeu de Investimento. O relatório desse grupo foi entregue à Comissão em 30 de Junho de 2003, sendo tornado público imediatamente<sup>3</sup>.

Após análise das recomendações do Grupo de Alto Nível e das reacções recebidas após a sua publicação, a Comissão considera que elementos novos justificam que se complete a proposta alterada comunicada em Setembro de 2002. Este complemento de proposta alterada visa facilitar a obtenção de um acordo no âmbito do Conselho e do Parlamento Europeu, de modo a permitir a concretização dos objectivos fixados pelo Conselho Europeu de adopção rápida dessas novas orientações, incluindo novos projectos prioritários nos Alpes, Pirinéus e Mar Báltico. As novas alterações propostas:

---

<sup>1</sup> COM(2001) 544.

<sup>2</sup> COM(2002) 542.

<sup>3</sup> Ver [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm).

- Completam a lista de projectos prioritários proposta em 2001 com novos projectos indicados pelo grupo supramencionado, incluindo através de novas formas de apoio ao desenvolvimento de projectos transnacionais de auto-estradas marítimas.
- Criam uma designação de interesse europeu para estes projectos, o que lhes permitirá uma utilização prioritária dos recursos comunitários disponíveis no âmbito das regras aplicáveis aos instrumentos financeiros comunitários dedicados às redes. Esta designação prevê também o recurso dos Estados-Membros, antes da concessão das autorizações de construção, a procedimentos coordenados de avaliação e de consulta do público ou a um inquérito transnacional comum no caso de determinados troços transfronteiriços.
- Introduzem um mecanismo que visa reforçar a coordenação operacional e financeira dos Estados-Membros em relação a determinados projectos ou grupos de projectos declarados de interesse europeu, através da designação de “coordenadores europeus”.
- Fixam o ano de 2020 como o horizonte temporal para a realização da rede transeuropeia, tendo em conta o tempo decorrido desde a apresentação da proposta inicial em Outubro de 2001 e o tempo necessário para a construção das infra-estruturas de transporte.

A Comissão sublinha que este complemento de proposta é apresentado em paralelo com uma proposta que visa alterar o Regulamento (CE) nº 2236/95 de modo a permitir, em relação aos troços transfronteiriços de projectos prioritários declarados de interesse europeu e indicados na presente proposta, taxas de co-financiamento comunitário que podem ir até 30% do custo dos projectos.

Estas duas propostas inscrevem-se no âmbito da Iniciativa de Crescimento anunciada pela Comissão em Julho de 2003. A proposta de decisão apresenta, com efeito, investimentos em projectos de interesse europeu da ordem de 220 mil milhões de euros até 2020, entre os quais 80 mil milhões de euros poderão ser mobilizados até 2006 eficazmente, a fim de incentivar a economia, e rapidamente se apoiada por uma firme vontade política. Ao propor outros investimentos a mais longo prazo susceptíveis de melhorar o potencial de crescimento futuro, a proposta permite aos investidores, tanto públicos como privados, planificar antecipadamente os seus contributos. Está a ser elaborado um primeiro relatório intercalar sobre a Iniciativa de Crescimento em paralelo com estas propostas, na perspectiva do Conselho Europeu de Outubro, e a análise pormenorizada dos investimentos prioritários, bem como a calendarização decorrente dessa iniciativa, será apresentada ao Conselho Europeu de Dezembro de 2003 com base em trabalhos conjuntos da Comissão e do Banco Europeu do Investimento. Dado que o desenvolvimento da rede transeuropeia é uma das pedras angulares dessa iniciativa, estas duas propostas, que se seguem à proposta apresentada em 23 de Julho de 2003 relativa à tributação dos veículos pesados (directiva "Eurovinheta"), constituem portanto um elemento fundamental do dispositivo a criar.

## **2. PROJECTOS PRIORITÁRIOS PARA A UNIÃO ALARGADA**

A rede transeuropeia é composta por numerosos projectos de interesse comum. Contudo, determinados projectos distinguem-se pela sua dimensão europeia, nomeadamente pela sua envergadura, pelo seu papel no desenvolvimento de trocas transnacionais, pela contribuição notável para a coesão territorial ou pela concentração dos fluxos em modos de transporte mais ecológicos.

É necessário um esforço especial da Comunidade para coordenar e, se for caso disso, apoiar financeiramente a realização de tais projectos, a fim de assegurar um desenvolvimento coerente da rede e de promover uma visão comum dos seus grandes eixos junto das autoridades nacionais e regionais e dos operadores que intervêm, cada um ao seu nível, na rede transeuropeia. É esse o objectivo da designação de "projecto prioritário".

### **2.1. Uma metodologia selectiva**

É indispensável uma metodologia rigorosa e clara para uma escolha selectiva dos projectos prioritários. O Grupo de Alto Nível estabeleceu uma metodologia, descrita em pormenor no relatório do grupo, e que comporta duas fases:

- A primeira fase visa assegurar a coerência global dos projectos, a sua maturidade e o empenhamento dos Estados-Membros envolvidos na sua realização. Este último ponto é particularmente importante, tendo em conta a amplitude dos impactos territoriais e financeiros para os Estados-Membros em que se realizam esses projectos.
- Na segunda fase é apreciada a contribuição dos projectos para três objectivos políticos essenciais da Comunidade: o seu valor acrescentado no sentido de facilitar a mobilidade das pessoas e mercadorias entre os Estados-Membros e a sua contribuição para a coesão territorial e para o desenvolvimento sustentável dos transportes.

**Esta metodologia deu as suas provas no âmbito do Grupo de Alto Nível. Por conseguinte, a presente proposta integra essa metodologia no artigo 19º.**

Os projectos prioritários cujos trabalhos se iniciem antes de 2010 são aprovados, após exame destes diferentes critérios, no âmbito da presente decisão, por conseguinte por co-decisão do Parlamento Europeu e do Conselho sob proposta da Comissão, de acordo com o procedimento previsto no artigo 251º do Tratado.

### **2.2. Um número limitado de novos projectos**

O Grupo de Alto Nível aplicou a metodologia através da análise de uma centena de projectos. Tal permitiu-lhe escolher, com o acordo da grande maioria dos seus membros, um número limitado de novos projectos prioritários cujos trabalhos deveriam poder iniciar-se antes de 2010 (lista 1 do relatório do grupo). O Grupo de Alto Nível confirmou, por outro lado, o interesse de projectos sancionados nos Conselhos Europeus de Essen e Dublin (lista 0 do relatório do grupo).

A Comissão examinou os resultados desses trabalhos e organizou, com base no relatório do Grupo de Alto Nível, uma consulta pública (ver capítulo 4). Essa avaliação não trouxe elementos novos susceptíveis de pôr em causa as escolhas efectuadas pelo grupo, considerando que:

- A inclusão de um projecto na lista de projectos prioritários não prejudica a variante escolhida na sequência dos procedimentos de avaliação de efeitos no ambiente. Por outro lado, a Comissão vela pela aplicação correcta por parte dos Estados-Membros das directivas neste domínio. No caso dos países candidatos, a Comissão é de opinião que os requisitos mínimos previstos nessas directivas devem ser aplicáveis aos projectos da rede transeuropeia, incluindo os projectos prioritários. Por conseguinte, os auxílios comunitários eventualmente concedidos são, na prática, condicionados ao respeito desses requisitos mínimos.
- A inclusão de um projecto na lista de projectos prioritários não implica a sua elegibilidade para eventuais financiamentos comunitários. Os projectos prioritários são, com efeito, compostos por grupos de projectos situados num mesmo eixo. A elegibilidade desses elementos separados, correspondente cada um deles a uma série de tarefas economicamente indivisíveis com objectivos claramente estabelecidos, depende nomeadamente da confirmação da sua viabilidade económica potencial.

**Para além dos projectos prioritários apresentados pela Comissão em Outubro de 2001 e aprovados pelo Parlamento Europeu, em primeira leitura, em 30 de Maio de 2002, a Comissão propõe assim no Anexo III, como novos projectos prioritários, a totalidade dos projectos enumerados na lista 1 do relatório do Grupo de Alto Nível, na sequência da aplicação do método supramencionado.**

Além disso, a Comissão considera que três projectos ferroviários (n.ºs 27, 28 e 29), que foram largamente debatidos no Grupo de Alto Nível, mas não seleccionados por esse grupo, preenchem os critérios necessários e merecem ser incluídos na lista do anexo III, tendo em conta o compromisso claro dos Estados em causa e o seu valor acrescentado europeu. Na sequência da apresentação do relatório do Grupo de Alto Nível, a Comissão recebeu provas sólidas, ao mais alto nível político, do empenhamento dos Estados-Membros em causa no que se refere ao início dos trabalhos antes de 2010.

A fim de facilitar a cooperação no que diz respeito ao seu acompanhamento, os novos projectos são agrupados ao longo dos eixos principais que ligam as capitais da União alargada ou que ampliam projectos já propostos em Outubro de 2001.

Este anexo inclui, por conseguinte, projectos situados no território de Estados cuja adesão à Comunidade está prevista para breve. Com efeito, convém recordar que os tratados de adesão integram a rede destes Estados nas orientações, nomeadamente nos mapas do anexo I, mas não identificam projectos prioritários nesses Estados.

## 2.3 Declaração de interesse europeu

A experiência mostra que os projectos prioritários se defrontam com várias dificuldades ligadas à falta de financiamento e à necessária organização da coordenação entre Estados-Membros, tendo em conta a sua dimensão transnacional, ou ainda a compartimentação dos procedimentos de autorização de construção.

A fim de contribuir para a resolução destas dificuldades, os projectos prioritários são declarados de interesse europeu na presente decisão. A Comissão, no Livro Branco sobre a Política Europeia de Transportes, já tinha avançado a ideia de um conceito de declaração de interesse europeu “*quando uma infra-estrutura seja considerada estratégica para o bom funcionamento do mercado interno e para o descongestionamento, mas não apresente o mesmo interesse ao nível nacional ou local*”. O artigo 19º-A precisa os efeitos que decorrem de uma tal declaração de interesse europeu:

1. Convém garantir que a Comunidade traduza em acções as prioridades escolhidas. Por conseguinte, os auxílios concedidos no âmbito das redes transeuropeias, dos fundos de coesão e do instrumento estrutural de pré-adesão devem naturalmente visar prioritariamente estes projectos, no respeito das regras e critérios próprios de cada um desses instrumentos<sup>4</sup>.
2. Tendo em conta o impacto negativo que podem ter os atrasos ou o abandono de determinados troços na rentabilidade das obras realizadas por outros Estados ao longo de um mesmo eixo e nos interesses financeiros da Comunidade, convém introduzir um mecanismo que incentive os Estados-Membros a respeitar os calendários acordados na decisão relativa às orientações. O artigo 19º-A introduz, por conseguinte, a possibilidade de a Comissão decidir retirar a designação de projecto de interesse europeu em caso de atrasos, após parecer dos Estados em causa sobre as razões de tais atrasos.
3. A fim de facilitar futuras revisões das orientações e, se for caso disso, da lista de projectos prioritários, bem como de melhorar os procedimentos de avaliação de projectos, o artigo 19º-A introduz novas disposições que visam a realização pelos Estados-Membros de avaliações *a posteriori* de cada projecto prioritário e a comunicação dos respectivos resultados à Comissão.
4. Considerando os riscos de dificuldades ligadas à compartimentação entre Estados-Membros dos procedimentos nacionais de avaliação e consulta do público antes da concessão de autorizações de construção, os Estados-Membros são convidados a implementar procedimentos coordenados, ou mesmo procedimentos únicos no caso de troços transfronteiriços (ver capítulo 4).

---

<sup>4</sup> O Grupo de Alto Nível preconizou a concentração dos financiamentos comunitários dos diferentes instrumentos financeiros existentes em projectos prioritários.

Para terminar a proposta paralela que visa alterar o Regulamento (CE) n° 2236/95 torna possível, em relação a troços transfronteiriços de projectos declarados de interesse europeu indicados na presente proposta, taxas de co-financiamento comunitário que podem atingir 30% do custo dos projectos. O anexo III da presente decisão apresenta, à título indicativo, os troços transfronteiriços susceptíveis de merecer, em especial, este tipo de apoio reforçado.

### **3. MECANISMO DE APOIO ÀS AUTO-ESTRADAS MARÍTIMAS**

O novo anexo III inclui, entre os seus projectos, o desenvolvimento de "auto-estradas marítimas". O seu objectivo é, no âmbito da rede transeuropeia, dar ao lançamento de novas linhas marítimas transnacionais - que permitam uma melhor ligação dos países isolados por barreiras naturais, bem como dos países insulares e de outros países periféricos - uma importância idêntica à atribuída às auto-estradas ou aos caminhos-de-ferro.

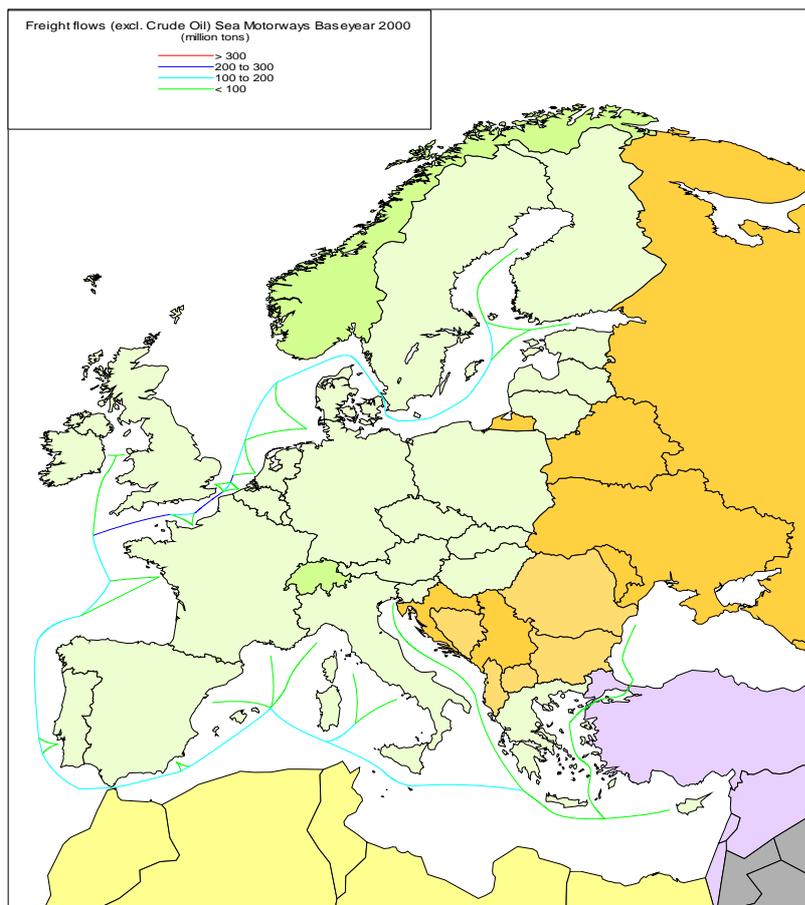
O relatório do Grupo de Alto Nível sugere um certo número de medidas susceptíveis de incentivar o desenvolvimento de tais linhas, concentrando o tráfego de mercadorias em alguns itinerários marítimos com partida de um número limitado de portos, a fim de aumentar a viabilidade potencial das linhas marítimas. Estas medidas incluem:

- a simplificação dos controlos aduaneiros e administrativos, como já acontece na passagem das fronteiras intracomunitárias nas auto-estradas europeias e o desenvolvimento de um sistema de declaração electrónica para as autoridades portuárias<sup>5</sup>;
- instalações portuárias preferencialmente reservadas a esta actividade (terminais ro-ro, equipamento logístico, lugares de estacionamento, instalações para os condutores profissionais) e um acesso directo aos portos (incluindo um acesso livre aos caminhos-de-ferro);
- uma navegabilidade ao longo de todo o ano, em especial o acesso ao Mar Báltico no Inverno.

O mapa infra, que apresenta o volume de mercadorias (excluindo os produtos petrolíferos) transportado nas regiões marítimas indicadas no Anexo III, ilustra o respectivo potencial de concentração.

---

<sup>5</sup> Já previsto no artigo 15° da Decisão de 1996.



Na prática, os incentivos ao desenvolvimento de novas ligações marítimas transnacionais deveriam assumir a forma de um apoio ou subvenção das medidas de acompanhamento supramencionadas, incluindo através da concessão de auxílios ao arranque de novos serviços.

**Para além das acções já empreendidas pelo Programa Marco-Polo, o novo artigo 12º-A integra as disposições jurídicas necessárias para permitir apoios comunitários a esses incentivos no âmbito da rede transeuropeia.**

O procedimento proposto para a identificação de projectos susceptíveis de beneficiar de tais apoios tem como finalidade evitar distorções da concorrência. Os projectos devem abranger dois Estados-Membros e associar financiamentos privados e públicos de acordo com um procedimento que garanta que os auxílios dos orçamentos nacionais e, se for caso disso, com o apoio da Comunidade, sejam concedidos após uma abertura à concorrência. Na prática, o procedimento proposto é composto por várias fases:

1. A fim de serem elegíveis para a designação de projectos de interesse comum, os projectos deverão ser propostos por, pelo menos, dois Estados-Membros, visar o lançamento de novas linhas regulares entre dois Estados-Membros, abranger o número mínimo de portos estritamente necessário e atenuar a saturação do tráfego rodoviário nos grandes eixos ou, no caso de Estados-Membros periféricos ou insulares, melhorar os seus serviços de acesso.
2. Os dois Estados-Membros interessados estabelecem em comum um procedimento de abertura à concorrência (convites à apresentação de propostas) para a concessão de subvenções públicas a pacotes que compreendam infra-estruturas de acesso, infra-estruturas portuárias, sistemas electrónicos de gestão ou de auxílios a serviços e que melhorem a viabilidade económica das novas linhas.
3. A fase mais delicada é seleccionar os portos que podem fazer parte de uma auto-estrada marítima. Caso a selecção se revele demasiado difícil ao nível nacional, os Estados-Membros em causa podem organizar um convite à apresentação de propostas dirigido simultaneamente aos portos e às companhias marítimas. Os portos serão assim escolhidos com base em propostas apresentadas pelos consórcios interessados e que reúnem companhias marítimas e autoridades portuárias. O convite à apresentação de propostas não deverá indicar os portos visados, devendo antes ser concebido de forma a incidir em portos comparáveis, a fim de evitar que a selecção das propostas seja influenciada pela localização dos portos.
4. Os projectos seleccionados conjuntamente pelos dois Estados-Membros, na sequência desses convites à apresentação de propostas, serão submetidos à aprovação da Comissão pelos Estados-Membros em causa.
5. A Comissão, após análise, nomeadamente, de aspectos como a compatibilidade dos auxílios previstos com as orientações em matéria de auxílios estatais no sector do transporte marítimo, decidirá se o projecto pode beneficiar da designação de projectos de interesse comum. Uma vez concedida a designação de projecto de interesse comum, esses projectos passarão a ser elegíveis para co-financiamentos comunitários.

#### **4. COORDENAÇÃO REFORÇADA ENTRE ESTADOS-MEMBROS**

Para além da importância para a Comunidade de centrar os seus esforços em projectos com uma dimensão europeia específica, a coordenação da planificação e dos investimentos dos Estados-Membros é igualmente necessária para um desenvolvimento coerente da rede transeuropeia.

Os Estados-Membros elaboram a sua própria planificação, assumem a maior parte dos financiamentos públicos, iniciam diligências com investidores privados, gerem procedimentos administrativos complexos antes da concessão de autorizações de construção, supervisionam a adjudicação de contratos, a recepção das obras, etc..

A compartimentação destas tarefas e a sua difícil coordenação entre vários Estados-Membros, para além da falta de financiamento, provocam frequentemente atrasos que afectam a realização das ligações transnacionais, em especial no seu troço transfronteiriço. Na falta de um aproveitamento pleno dos efeitos de escala, é a rentabilidade dos investimentos para a sociedade (rentabilidade socioeconómica) que fica diminuída.

Como o recorda a "Carta de Nápoles", elaborada na sequência dos debates entre Ministros dos Transportes de 5 de Julho de 2003, a revisão das orientações deveria ser o momento oportuno para introduzir novos mecanismos de coordenação entre Estados-Membros.

A Comunicação da Comissão "*Desenvolver a rede transeuropeia de transportes*"<sup>6</sup> e, mais recentemente, o relatório do Grupo de Alto Nível já examinaram as diversas opções possíveis para reforçar esta coordenação, tornada tanto mais difícil pelo facto de o princípio da territorialidade dos financiamentos e do controlo das obras de arte dos projectos estarem fortemente enraizados. Após este exame, e para além de uma troca de informações com os Estados-Membros ao nível do Comité instituído pelo artigo 18º, a presente proposta dá as seguintes duas respostas a esta questão.

#### **4.1. Coordenadores europeus por projecto ou grupo de projectos**

A rentabilidade dos investimentos, dependente do tráfego futuro e das economias de escala, está estreitamente ligada à sequenciação da entrada em serviço dos diferentes troços no eixo em causa. A experiência mostra que a rentabilidade socioeconómica de grandes projectos da rede transeuropeia foi decepcionante devido a atrasos nos trabalhos de outros projectos situados no mesmo eixo transeuropeu, nomeadamente de projectos noutros países. Por não conhecerem com precisão as intenções dos seus vizinhos, acontece frequentemente que os Estados-Membros adiam certas decisões de investimento que são exactamente as mais susceptíveis de apresentar um forte valor acrescentado europeu. Os investimentos devem, por conseguinte, ser sincronizados da melhor forma possível ao longo dos eixos transnacionais.

**Relativamente a determinados projectos, ou grupos de projectos, declarados de interesse europeu situados nos grandes eixos (corredores) europeus, deveria ser possível criar uma equipa de coordenação, na qual a Comunidade participaria durante o período de execução dos projectos prioritários situados nesse eixo. Uma tal abordagem, a decidir numa base casuística, implicará a cooperação dos Estados-Membros em causa, o que constitui o objectivo do artigo 17º-A introduzido na presente proposta.**

O artigo 155º do Tratado CE confere à Comissão a missão de tomar todas as iniciativas úteis para promover a coordenação entre Estados-Membros. Por conseguinte, deveria competir à Comissão designar uma personalidade, em acordo com os Estados-Membros em causa, encarregada de dinamizar essa coordenação.

---

<sup>6</sup> COM(2003) 132.

Este coordenador europeu nomeado por projecto ou grupo de projectos incentivaria a cooperação com os utilizadores e operadores, faria a promoção dos projectos em causa junto de investidores privados e de instituições financeiras, incluindo a Comunidade, e asseguraria o acompanhamento necessário a fim de informar a Comunidade dos progressos verificados, tendo em vista, se for caso disso, a tomada de medidas para superar eventuais dificuldades surgidas. O coordenador europeu agiria em nome e por conta da Comissão.

As designações de coordenador europeu serão efectuadas por meio de decisões da Comissão, após consulta dos Estados-Membros em causa. Essas decisões individuais estabelecerão as modalidades de funcionamento do coordenador. Essas modalidades serão fixadas numa base casuística e poderão portanto variar de acordo com as circunstâncias. A designação de um coordenador continua a ser uma possibilidade apenas aplicável a determinados projectos ou grupo de projectos em função das dificuldades de coordenação verificadas.

A Comissão pensa fazer rapidamente o balanço da acção desses coordenadores europeus. Em função da experiência adquirida, a Comissão poderá encarar a sua evolução no sentido de uma ou várias estruturas comuns, responsáveis pela promoção dos projectos junto de investidores privados e públicos, e até mesmo pela realização de projectos. Estas estruturas seriam as evocadas pela Comissão na sua Comunicação supramencionada, intitulada "*Desenvolver a rede transeuropeia de transportes*".

#### **4.2. Procedimentos coordenados antes da concessão de autorizações de construção**

Com base na constatação das dificuldades decorrentes, no caso de determinados projectos, da compartimentação entre Estados-Membros dos procedimentos de avaliação e de consulta do público antes da concessão das autorizações administrativas para o início de um projecto, o Grupo de Alto Nível evocou assim a possibilidade de permitir um procedimento de inquérito único abrangendo vários Estados-Membros, e não apenas o Estado-Membro promotor do projecto.

Quanto a troços transfronteiriços, relativamente aos quais se verificam frequentemente dificuldades ligadas a esta compartimentação, deveria prever-se, em especial, a possibilidade de criar comissões de inquérito "transnacionais" para efectuar as análises de impacto e recolher o parecer de todas as partes interessadas nos territórios dos Estados-Membros em causa.

**A declaração de interesse europeu efectuada no âmbito da presente decisão solicita, por conseguinte, aos Estados-Membros em causa a realização de procedimentos coordenados, ou seja inquéritos transnacionais no caso de troços transfronteiriços indivisíveis do ponto de vista técnico e financeiro (n.ºs 8 a 9 do artigo 19.º-A).**

Tais procedimentos, no respeito das directivas comunitárias em matéria de avaliação dos impactos no ambiente, ofereceriam várias vantagens, nomeadamente:

- Um inquérito coordenado ou transnacional com organização da avaliação e da consulta do público nos diferentes Estados em causa, em lugar de uma justaposição de procedimentos nacionais que não são necessariamente coordenados. Este inquérito teria designadamente uma vantagem nítida nos casos em que tenha sido designado um promotor único para a construção de um troço transfronteiriço.
- Um estudo de impacto coordenado ou único para todo o projecto. Tal permitirá ter em conta os efeitos, positivos ou negativos, à escala, não do Estado promotor do projecto, mas de todos os Estados-Membros envolvidos no projecto em causa. Esse estudo de impacto permitirá, nomeadamente, verificar muito facilmente se os sistemas de gestão do tráfego e/ou de sinalização de ambos os lados da fronteira são idênticos ou, pelo menos, interoperáveis.
- Um trabalho colegial entre peritos independentes (comissários inquiridores) dos diferentes Estados-Membros em causa, que seriam responsáveis pela redacção, em comum ou de forma coordenada, de um parecer único sobre o conjunto do traçado, pesando os inconvenientes e as vantagens do projecto submetido a inquérito.
- Um tratamento homogéneo relativamente ao respeito de determinadas directivas comunitárias de protecção do ambiente (com vista a evitar uma pilha de medidas nacionais de transposição) e à realização da avaliação dos impactos no desenvolvimento sustentável.
- Uma consulta de todas as populações em causa em vários Estados-Membros, em conformidade com as diferentes directivas sobre a avaliação dos efeitos no ambiente e com a Convenção de Aarhus. Tal daria aos cidadãos da União um mesmo direito à informação sobre um projecto transnacional e uma mesma possibilidade de apresentação de comentários sobre o projecto em causa.

Em relação aos projectos declarados de interesse europeu, os Estados-Membros em causa poderão decidir desenvolver, no respeito das directivas comunitárias relevantes em matéria de protecção do ambiente, modalidades de procedimentos coordenados, bem como inquéritos transnacionais no caso de troços transfronteiriços.

Convém sublinhar que as modalidades escolhidas pelos Estados-Membros para a consulta do público e as metodologias de avaliação deverão respeitar o acervo comunitário no domínio das avaliações dos efeitos no ambiente.

Este acervo é, em especial, constituído pela Directiva 85/337/CE relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente, com as suas alterações sucessivas<sup>7</sup>, a Directiva 92/43/CE relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens, a Directiva “Aves”, a Directiva 2001/42/CE relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente, bem como a Directiva 2000/60/CE que estabelece um quadro de acção comunitária no domínio da política da água.

---

<sup>7</sup> Incluindo a Directiva 2003/35/CE que integra as disposições da Convenção de Aarhus sobre o acesso à informação do público no domínio do ambiente.

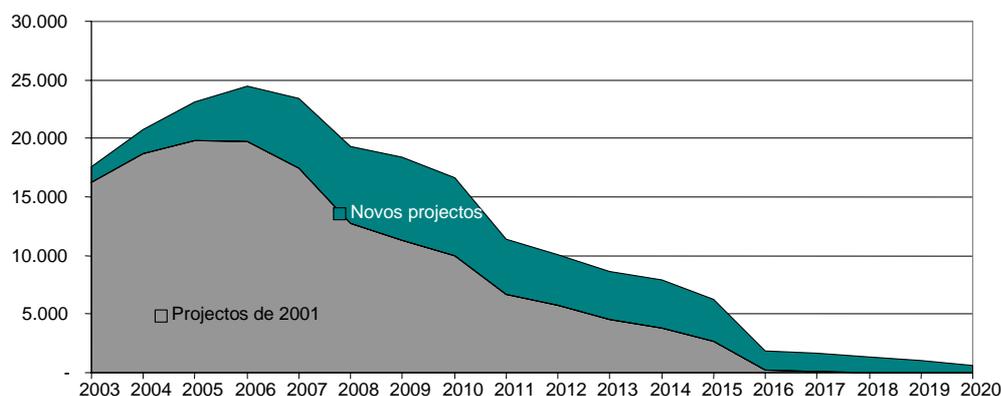
Estas directivas são aplicáveis aos projectos situados no território dos Estados-Membros, mas não prevêm, no que diz respeito aos projectos transfronteiriços, procedimentos específicos que coordenem ou eventualmente unifiquem os procedimentos e avaliações realizados pelos Estados-Membros. A Comissão tenciona estudar esta questão no âmbito da aplicação das referidas directivas e da presente decisão e introduzir, se necessário, alterações adequadas. É, por conseguinte, importante que os Estados-Membros em causa informem a Comissão do lançamento e do resultado destes procedimentos coordenados ou de inquérito transnacional.

## 5. ELEMENTOS DE ANÁLISE DO IMPACTO

### 5.1. Financiamento

O montante estimado dos investimentos necessários para a realização do conjunto de projectos declarados de interesse europeu (projectos já propostos em 2001 e novos projectos propostos na presente decisão) ascende a cerca de 220 mil milhões de euros<sup>8</sup>, ou seja cerca de 40% mais do que o necessário para a realização dos projectos propostos em 2001 (ver gráfico). Todavia, este número corresponde apenas aos projectos declarados de interesse europeu. O montante total do conjunto da rede transeuropeia no horizonte de 2020, incluindo os projectos de interesse comum não declarados de interesse europeu, eleva-se a, pelo menos, 600 mil milhões de euros<sup>9</sup>. Os esforços de investimento, em especial a curto e médio prazo (mais de 80 mil milhões de euros até 2006), são consideráveis.

**Investimento remanescente  
Projectos propostos em 2001 e novos projectos  
(2003-2020, Meuro)**



<sup>8</sup> Excluindo as auto-estradas marítimas.

<sup>9</sup> Nível de preços de 2003.

Para que a declaração de interesse europeu tenha repercussões concretas para os cidadãos e a economia, será portanto crucial que os Estados e a Comunidade adotem, na esteira da Iniciativa de Crescimento, uma abordagem coerente destinada a melhorar e facilitar os investimentos necessários, tanto a curto como a longo prazo, conforme indicado na comunicação supramencionada intitulada "*Desenvolver a rede transeuropeia de transportes*".

Para além da participação de intermediários financeiros, como o sector privado, a fim de incentivar uma melhor gestão dos custos e dos riscos, será essencial combinar, da melhor forma possível, as três fontes de financiamento existentes, nomeadamente os orçamentos nacionais, o orçamento comunitário e os recursos directamente provenientes dos utentes:

- O financiamento pelos orçamentos nacionais terá um papel-chave a desempenhar. Por conseguinte, os Estados-Membros são convidados a adoptar neste domínio uma política coerente com os compromissos assumidos no âmbito da presente decisão. O orçamento comunitário pode ter, quanto a esse aspecto, um importante efeito de alavanca, pelo que a Comissão tenciona estudar a viabilidade de um mecanismo que recompense os projectos que são objecto de um compromisso orçamental rápido dos Estados-Membros.
- Será necessário concentrar os recursos disponíveis até 2006 dos instrumentos financeiros dedicados às redes transeuropeias (orçamento das redes transeuropeias, fundos de coesão, instrumento estrutural de pré-adesão) em projectos declarados de interesse europeu. No que diz respeito aos troços transfronteiriços, a possibilidade de auxílios ao abrigo das redes transeuropeias (proposta em paralelo à presente decisão) de até 30% do custo de um projecto poderá facilitar a sua montagem financeira.
- As contribuições dos utentes estão estreitamente ligadas à tarifação aplicada à utilização das infra-estruturas e às regras comunitárias neste domínio. Além do mais, a alteração da Directiva 99/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados, proposta em 23 de Julho de 2003, proporciona um quadro que permite, em determinadas circunstâncias, o recurso a financiamentos cruzados.

Simulações preliminares elaboradas pela Comissão a partir das características individuais dos projectos indicam que a capacidade contributiva dos utentes (tendo em conta as evoluções regulamentares supracitadas em matéria de tarifação<sup>10</sup>) é da ordem de 40 mil milhões de euros do montante total dos investimentos necessários, ou seja potencialmente mobilizáveis junto de investidores privados. Tendo em conta os riscos inerentes à natureza destes projectos, a concessão de garantias de empréstimo terá um papel essencial na mobilização desses capitais.

Em qualquer caso, o montante restante, ou seja perto de 180 mil milhões de euros, deverá ser financiado pelos orçamentos nacionais e pelo orçamento comunitário, o que dá uma ideia da amplitude dos meios necessários, nomeadamente no âmbito das próximas perspectivas financeiras da Comunidade após 2006.

## **5.2. Impacto económico, social e ambiental**

---

<sup>10</sup> Incluindo os financiamentos cruzados.

O Grupo de Alto Nível supracitado realizou já um primeiro exame dos projectos prioritários incluídos nesta proposta, na sua qualidade de projectos declarados de interesse europeu, bem como das vantagens a esperar de uma coordenação reforçada entre Estados-Membros.

De acordo com essa análise preliminar, os projectos prioritários poderiam oferecer grandes vantagens socioeconómicas em termos de redução dos custos (internos e externos), de melhoria da qualidade dos transportes e de desenvolvimento do território. O anexo técnico do relatório descreve em pormenor as características, as vantagens esperadas e o estado de adiantamento de cada um dos novos projectos introduzidos na presente proposta<sup>11</sup>.

No âmbito da avaliação de impacto efectuada pela Comissão<sup>12</sup>, um estudo realizado<sup>13</sup> leva a pensar que, caso a realização desses projectos seja coordenada com medidas de promoção da intermodalidade e de tarifação em função da utilização das infra-estruturas, conforme propostas no Livro Branco sobre a política europeia de transportes, tal permitiria ganhos de tempo significativos, considerando apenas os fluxos inter-regionais, em especial nos países candidatos, que poderiam cifrar-se em perto de 8 mil milhões de euros por ano.

O pacote de medidas poderia permitir uma redução, nas emissões de CO<sub>2</sub> geradas pelos fluxos inter-regionais, de 17 milhões de toneladas por ano em relação a um cenário tendencial, bem como de outras emissões poluentes como o óxido de azoto.

A estas vantagens acrescentar-se-iam outros benefícios como uma redução do congestionamento rodoviário que poderá atingir 14% e uma melhoria da segurança através da redução do número de acidentes de viação. O pacote contribuiria para um ordenamento do território mais equilibrado, dado que todos os países candidatos, a Península Ibérica, os países nórdicos, o Norte da Grécia e a Irlanda veriam a sua acessibilidade relativa substancialmente aumentada<sup>14</sup>.

Estes projectos contribuiriam para o desenvolvimento sustentável dos transportes à escala da Comunidade, promovendo a intermodalidade. De acordo com o estudo supracitado, estes projectos, acompanhados das medidas indicadas supra, permitiriam estabilizar a componente rodoviária na União alargada a 27 Estados.

Por outro lado, com base no estudo supramencionado, a Comissão constatou que os projectos prioritários estavam situados em eixos da rede transeuropeia que passarão muito provavelmente a ter um volume importante de tráfego internacional. O seu valor acrescentado europeu, facilitando as ligações entre redes nacionais, as trocas transnacionais e, em consequência, a dinâmica do mercado interno, pode portanto ser considerado como particularmente elevado.

Ao contrário de numerosos outros sectores, os projectos de investimento no sector dos transportes têm uma duração de vida de várias dezenas de anos e servem as gerações futuras. Dado que estes projectos aumentam o potencial de crescimento a

---

<sup>11</sup> Ver [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm).

<sup>12</sup> Ver SEC(2003) 1060.

<sup>13</sup> Estudo “*Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network*”, Fase I, em publicação. Ver <http://www.nea.nl/ten-stac>

<sup>14</sup> Ver Estudo “*Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network*”, Fase I, em publicação. Ver <http://www.nea.nl/ten-stac>

longo prazo, acentuam a dinâmica do mercado interno e contribuem para o desenvolvimento sustentável, podem ser considerados como investimentos produtivos com efeitos positivos para o conjunto da União e para a sua competitividade.

Outros estudos sobre a estimativa do impacto macroeconómico, em curso no âmbito da Iniciativa de Crescimento, levam a pensar, desde já, que a realização dos projectos prioritários resultaria num importante aumento do bem-estar colectivo, permitindo ganhos de produtividade e a criação de novos empregos permanentes, para além dos empregos temporários gerados pelos trabalhos de construção.

### **5.3. Consulta externa**

Logo que disponível, a Comissão publicou o relatório do Grupo de Alto Nível e convidou as partes interessadas a exprimir os seus pontos de vista. Para além do parecer do Fórum de Energia e Transportes de 10 de Setembro, a Comissão recebeu 76 contribuições provenientes de organizações compostas por operadores, gestores de infra-estruturas, indústrias, associações de regiões e associações de protecção do ambiente. Em resumo, os comentários revelam globalmente um apoio importante<sup>15</sup>:

- ao objectivo de um desenvolvimento sustentável dos transportes, nomeadamente pela promoção das infra-estruturas necessárias à intermodalidade, nos transportes ferroviários, por via navegável e marítimos, sem todavia negligenciar a qualidade da rede rodoviária;
- à ideia de desenvolver as auto-estradas marítimas, que exige uma definição dos procedimentos a implementar para o lançamento de projectos concretos;
- à ideia de um reforço da coordenação entre os Estados-Membros ao longo dos corredores, do acompanhamento dos projectos, de uma melhoria dos procedimentos de avaliação, bem como da capacidade de intervenção financeira da Comunidade, em especial no que diz respeito a projectos transfronteiriços.

As reacções recebidas sublinham geralmente a complementaridade dos investimentos no âmbito da política das redes transeuropeias com as medidas de gestão dos transportes no âmbito da Política Comum de Transportes, como a abertura das redes ferroviárias à concorrência e a tarifação em função da utilização das infra-estruturas.

No que diz respeito a determinados troços dos projectos prioritários, organizações não governamentais informaram a Comissão da sua insatisfação quanto à forma como os procedimentos de avaliação dos efeitos no ambiente, nomeadamente em sítios naturais, são realizados pelos Estados em causa. Por outro lado, várias regiões propuseram projectos prioritários suplementares não propostos pelos Estados ao Grupo de Alto Nível ou não seleccionados por esse grupo.

---

<sup>15</sup> Ver [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision\\_1692\\_96\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision_1692_96_en.htm)

Proposta de

**DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a proposta alterada de**

**DECISÃO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Decisão nº 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o primeiro parágrafo do seu artigo 156º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>3</sup>,

Deliberando de acordo com o procedimento previsto no artigo 251º do Tratado<sup>4</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão nº 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>5</sup>, alterada pela Decisão nº 1346/2001/CE<sup>6</sup>, estabeleceu orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, identificando os projectos de interesse comum cuja realização deve contribuir para o desenvolvimento da rede e indicando, no seu anexo III, os projectos específicos aos quais o Conselho Europeu, nas suas reuniões de Essen em 1994 e de Dublin em 1996, atribuiu uma importância especial.
- (2) O próximo alargamento da União e o objectivo de reequilíbrio modal, bem como o facto de o tempo necessário para a realização de determinados projectos prioritários poder ultrapassar os dez anos, impõem o reexame da lista de projectos que figuram no anexo III.

---

<sup>1</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>3</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>4</sup>

<sup>5</sup> JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

<sup>6</sup> JO L 185 de 6.7.2001, p. 1.

- (3) Em 2 de Outubro de 2001, a Comissão propôs a alteração da Decisão nº 1692/96/CE, substituindo o anexo III por uma lista de projectos prioritários que compreende os projectos específicos não concluídos aos quais o Conselho Europeu atribuiu uma importância especial, nas suas reuniões de Essen em 1994 e de Dublin em 1996, bem como seis novos projectos.
- (4) No seu relatório apresentado à Comissão em 30 de Junho de 2003, o Grupo de Alto Nível sobre a Rede Transeuropeia de Transportes (a seguir designado “Grupo de Alto Nível”), identificou um número limitado de projectos prioritários, utilizando uma metodologia cujos critérios incluem, nomeadamente, o exame da sua viabilidade económica potencial, o nível de empenhamento dos Estados-Membros envolvidos quanto ao respeito de um calendário acordado previamente, o seu impacto na mobilidade de pessoas e mercadorias entre Estados-Membros, a coesão e o desenvolvimento sustentável. Os projectos prioritários indicados pelo Grupo de Alto Nível compreendem os projectos propostos pela Comissão em 2 de Outubro de 2001, bem como novos projectos, incluindo projectos nos novos Estados-Membros que aderirão à União em 1 de Maio de 2004.
- (5) É conveniente aumentar, de forma limitada, a lista de projectos prioritários, de os declarar de interesse europeu e de criar mecanismos que incentivem a coordenação entre Estados-Membros, a fim de facilitar a realização dos referidos projectos nos prazos desejados.
- (6) É oportuna a criação de mecanismos de apoio ao desenvolvimento das auto-estradas marítimas entre Estados-Membros, a fim de reduzir os congestionamentos rodoviários e de melhorar a acessibilidade dos países periféricos ou insulares. A criação de tais mecanismos enquadrados, designadamente, por procedimentos de abertura à concorrência em nada prejudicam as regras comunitárias em matéria de concorrência ou de contratos públicos.
- (7) É necessário o reforço da coordenação entre os Estados envolvidos em projectos num mesmo eixo, a fim de melhorar a rentabilidade dos investimentos e de facilitar a sua sincronização e a sua montagem financeira.
- (8) O balanço *a posteriori* dos projectos prioritários facilitará as revisões futuras das orientações e da lista de projectos prioritários e contribuirá para melhorar os métodos de avaliação *a priori* utilizados pelos Estados-Membros.
- (9) A compartimentação entre Estados-Membros dos procedimentos nacionais relativos à avaliação dos impactos ambientais e socioeconómicos de um projecto pode não se adaptar bem à dimensão transnacional dos projectos declarados de interesse europeu. Para resolver esse problema convém criar, para além de métodos comuns de avaliação, procedimentos coordenados da avaliação e consulta do público ou procedimentos de inquérito transnacional que abranjam os diferentes Estados-Membros em causa e que incidam não só nos aspectos socioeconómicos, mas também nos aspectos ambientais. Estes procedimentos coordenados ou de inquérito transnacional não devem prejudicar as obrigações que decorrem da legislação comunitária em matéria de protecção do ambiente.

- (10) A Comissão efectuou uma análise do impacto das recomendações do grupo de Alto Nível. Os resultados mostram que a realização dos projectos indicados pelo grupo, combinada com várias medidas no âmbito da política comum de transportes, como a tarifação em função da utilização das infra-estruturas e a abertura à concorrência do transporte ferroviário de mercadorias, produziria benefícios substanciais em termos de ganhos de tempo, de redução das emissões e dos congestionamentos, de melhoria da acessibilidade dos países periféricos e dos novos Estados-Membros, bem como em termos do bem-estar colectivo.
- (11) A proposta alterada de decisão que altera a Decisão nº 1692/96/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOPTARAM A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1º*

A Decisão nº 1692/96/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) No nº 1 do artigo 2º, a data de «2010» é substituída por «2020».
- 2) O nº 2 do artigo 3º passa a ter a seguinte redacção:  

« 2. As infra-estruturas de transportes incluem redes de estradas, de vias férreas e de vias navegáveis, de auto-estradas marítimas, de portos de navegação marítima e interior, de aeroportos, bem como outros pontos de interconexão entre as redes modais.»
- 3) É inserido o seguinte artigo 12º-A:

*«Artigo 12º-A*

*Auto-estradas marítimas*

1. A rede transeuropeia de auto-estradas marítimas visa concentrar os fluxos de mercadorias em alguns itinerários marítimos, de modo a estabelecer novas ligações marítimas viáveis, regulares e frequentes de transporte de mercadorias entre Estados-Membros, com vista a reduzir os congestionamentos rodoviários e a melhorar os serviços de acesso dos Estados insulares e periféricos.
2. A rede transeuropeia de auto-estradas marítimas é composta por equipamentos e infra-estruturas relativas a, pelo menos, dois portos situados em dois Estados-Membros diferentes. Estes equipamentos e infra-estruturas compreendem os equipamentos portuários, sistemas electrónicos de gestão logística e procedimentos administrativos e aduaneiros, bem como infra-estruturas de acessos terrestres e marítimos directos aos portos utilizados pelas ligações referidas no nº 1, incluindo o acesso no Inverno.

3. Os projectos de interesse comum da rede transeuropeia de auto-estradas marítimas são propostos, no mínimo, por dois Estados-Membros. Os projectos propostos associam o sector público e o sector privado, de modo a permitir, antes da concessão dos auxílios provenientes dos orçamentos nacionais e completados, se for caso disso, por auxílios da Comunidade, uma abertura à concorrência numa das formas a seguir indicadas:
    - a) através de convites públicos à apresentação de propostas organizados conjuntamente pelos Estados-Membros em causa, com vista a estabelecer novas ligações a partir do porto da categoria A, definido no nº 2 do artigo 12º, previamente seleccionado em cada região marítima, tal como definida no projecto nº 21 do anexo III;
    - b) na medida em que a localização dos portos seja comparável, através de convites públicos à apresentação de propostas, organizados conjuntamente pelos Estados-Membros em causa e dirigidos a consórcios que reúnem, pelo menos, companhias marítimas e portos situados numa das regiões marítimas, tal como definidas no projecto nº 21 do anexo III.
  4. Os projectos de interesse comum dizem respeito a equipamentos e infra-estruturas que compõem a rede de auto-estradas marítimas e podem incluir, se for caso disso, auxílios ao arranque destinados às companhias marítimas que exploram as ligações referidas no nº 1. Os auxílios ao arranque são limitados a dois anos e concedidos unicamente caso se verifiquem obstáculos financeiros a esse arranque. Estes auxílios não podem exceder o montante mínimo considerado necessário para o arranque das ligações em causa.
  5. Os projectos de interesse comum são submetidos à aprovação da Comissão.»
- 4) É aditada a seguinte nova secção 10-A:

**« SECCÃO 10-A  
COORDENAÇÃO ENTRE ESTADOS-MEMBROS**

*Artigo 17º-A  
Coordenador europeu*

1. A fim de facilitar uma implementação coordenada de determinados projectos ou troços de projectos entre os projectos declarados de interesse europeu referidos no artigo 19º-A, a Comissão pode designar, após consulta dos Estados-Membros em causa, uma personalidade denominada "coordenador europeu". O coordenador age em nome e por conta da Comissão. A sua missão respeita normalmente a um projecto, mas pode, se necessário, ser alargada a outros projectos situados no mesmo eixo.
2. O coordenador europeu é escolhido, nomeadamente, em função da sua experiência das instituições europeias e dos seus conhecimentos das questões ligadas ao financiamento e à avaliação socioeconómica e ambiental de grandes projectos.

3. A decisão da Comissão de designação do coordenador europeu estabelece as modalidades de exercício das suas funções.
  4. O coordenador europeu:
    - a) promove métodos comuns de avaliação de projectos, aconselha os promotores de projectos na montagem financeira dos mesmos, faz diligências junto de potenciais investidores privados e pode dar o seu parecer sobre questões ligadas à exploração das redes;
    - b) elabora um relatório anual à atenção da Comissão sobre os progressos verificados na realização dos projectos incluídos no âmbito da sua missão, sobre novos desenvolvimentos regulamentares ou outros susceptíveis de influenciar as características dos projectos, bem como sobre eventuais dificuldades e obstáculos susceptíveis de provocar um atraso significativo em relação às datas fixadas no anexo III;
    - c) contribui para o diálogo com os operadores, utilizadores de transportes e autoridades regionais e locais e representantes da sociedade civil, com vista a obter nomeadamente um melhor conhecimento da procura e das condicionantes, bem como dos parâmetros de serviço necessários para a optimização da utilização das infra-estruturas financiadas.
  5. Os Estados-Membros em causa cooperam com o coordenador europeu e fornecem-lhe as informações necessárias para a execução das tarefas referidas no nº 4.
  6. A Comissão pode solicitar o parecer do coordenador europeu quando da instrução de pedidos de financiamento comunitário relativos aos projectos ou aos grupos de projectos incluídos no âmbito da sua missão.»
- 5) O nº 1 do artigo 18º passa a ter a seguinte redacção:
- “1. Os Estados-Membros comunicam à Comissão os projectos de planos e programas nacionais que tenham elaborado para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, nomeadamente em relação aos projectos declarados de interesse europeu definidos no artigo 19º-A, bem como aos planos e programas nacionais aprovados. Uma vez aprovados esses planos e programas nacionais, os Estados-Membros enviam-nos à Comissão, a título informativo.”
- 6) O artigo 19º passa a ter a seguinte redacção:

*“Artigo 19º*

*Projectos prioritários*

1. Os projectos prioritários são projectos de interesse comum referidos no artigo 7º, cuja análise permite verificar que:
  - a) têm como objectivo reabsorver um ponto de estrangulamento ou completar um elo em falta num eixo importante da rede transeuropeia, em especial os projectos que atravessam barreiras naturais;

- b) são de dimensão tal que uma planificação a longo prazo e a nível europeu apresenta um valor acrescentado importante;
  - c) revelam, à escala global do projecto, uma potencial rentabilidade socioeconómica e outras vantagens socioeconómicas, bem como um empenhamento dos Estados-Membros em causa quanto à realização dos estudos e dos procedimentos de avaliação a tempo de concluir os trabalhos na data previamente acordada;
  - d) contribuem com um valor acrescentado importante no sentido de facilitar a mobilidade de pessoas e mercadorias entre Estados-Membros, contribuindo nomeadamente para a interoperabilidade das redes nacionais;
  - e) contribuem para a coesão territorial da União, integrando as redes dos novos Estados-Membros e melhorando as ligações com as regiões periféricas;
  - f) contribuem para o desenvolvimento sustentável dos transportes, melhorando a segurança e reduzindo as perturbações ambientais decorrentes dos transportes, nomeadamente promovendo uma transferência modal para os caminhos-de-ferro, o transporte intermodal, as vias fluviais e o transporte marítimo.
2. No anexo III são indicados os projectos prioritários com início dos trabalhos previsto para antes de 2010, os seus troços, bem como as datas acordadas para a conclusão dos trabalhos referidos na alínea c) do nº 1.
  3. Antes de 2010, a Comissão realizará um balanço dos progressos verificados e proporá, se for caso disso, alterações à lista dos projectos prioritários indicados no anexo III em conformidade com o nº 1 do presente artigo.”
- 7) É aditado um novo artigo 19º-A:

*“Artigo 19º-A*

*Declaração de interesse europeu*

1. Os projectos prioritários indicados no anexo III são declarados de interesse europeu.
2. Os Estados-Membros, quando da apresentação dos seus projectos no âmbito dos Fundos de Coesão, de acordo com o estabelecido no artigo 10º do Regulamento (CE) nº 1164/94 do Conselho\*, atribuem uma prioridade adequada aos projectos declarados de interesse europeu.
3. Os Estados-Membros, quando da apresentação dos seus projectos no âmbito do orçamento consagrado às redes transeuropeias, em conformidade com os artigos 9º e 10º do Regulamento (CE) nº 2236/95 do Conselho\*\*, atribuem uma prioridade adequada aos projectos declarados de interesse europeu.

4. A Comissão encoraja os Estados-Membros a ter em conta os projectos declarados de interesse europeu quando planificam a programação dos Fundos Estruturais, em particular nas regiões abrangidas pelo objectivo 1.
5. A Comissão vela por que os países beneficiários do instrumento estrutural de pré-adesão atribuam, quando da apresentação dos seus projectos no âmbito desse instrumento e em conformidade com os artigos 2º e 7º do Regulamento (CE) nº 1267/1999 do Conselho\*\*\*, uma prioridade adequada aos projectos declarados de interesse europeu.
6. Caso se verifique que o arranque dos trabalhos de um dos projectos declarados de interesse europeu tem, ou terá, um atraso significativo em relação ao prazo de 2010, a Comissão solicita aos Estados-Membros em causa que justifiquem esse atraso num prazo de três meses. Após recepção e análise da resposta dos Estados-Membros em causa, a Comissão pode, a fim de proteger os interesses financeiros da Comunidade e no respeito do princípio da proporcionalidade, decidir retirar a designação de projecto declarado de interesse europeu.
7. Cinco anos após a conclusão de um projecto declarado de interesse europeu ou de um dos seus troços, os Estados-Membros em causa elaborarão um balanço dos seus efeitos socioeconómicos e ambientais, incluindo os efeitos nas trocas entre Estados-Membros, na coesão territorial e no desenvolvimento sustentável. Os Estados-Membros informarão a Comissão dos resultados desse balanço.
8. Quando um projecto é declarado de interesse europeu, os Estados-Membros em causa realizam, relativamente a cada troço do projecto em questão, procedimentos coordenados de avaliação do projecto e de consulta do público antes da concessão de autorizações de construção.
9. Quando um projecto declarado de interesse europeu comporta um troço transfronteiriço indivisível do ponto de vista técnico e financeiro, os dois Estados-Membros em causa realizam um inquérito transnacional para fins de avaliação desse troço transfronteiriço e de consulta do público antes da concessão de autorizações de construção.
10. Os procedimentos coordenados ou de inquérito transnacional referidos nos nºs 8 e 9 em nada prejudicam as obrigações decorrentes da legislação comunitária em matéria de protecção do ambiente, nomeadamente no que diz respeito à avaliação dos impactos no ambiente. Os Estados-Membros em causa informam a Comissão do arranque e do resultado destes procedimentos coordenados ou de inquérito transnacional.

---

\* JO L 130 de 25.4.1994, p. 1.

\*\* JO L 228 de 23.9.1995, p. 1.

\*\*\* JO L 161 de 26.6.1999, p. 73. ”

- 8) O anexo III é alterado como segue:
- a) o título é substituído por “Projectos prioritários com início dos trabalhos previsto para antes de 2010”;
  - b) O teor do anexo é alterado em conformidade com o anexo à presente decisão.

*Artigo 2º*

A presente decisão entra em vigor no vigésimo dia subsequente ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 3º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em [...]

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*  
[...]

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*  
[...]

## ANEXO

A lista de projectos prioritários compreende, para além dos projectos prioritários incluídos na proposta da Comissão de Outubro de 2001<sup>1</sup> e aprovados pelo Parlamento Europeu, em primeira leitura, em 30 de Maio de 2002, os seguintes novos projectos prioritários:

### **Extensão do projecto nº 1 no eixo ferroviário Berlin-Verona/Milan-Bologna-Napoli-Messina-Palermo**

- Ponte ferroviária/rodoviária sobre o estreito de Messina (2015)

### **Extensão do projecto nº 3 no eixo de comboios de alta velocidade do Sudoeste da Europa**

- Lisboa/Porto–Madrid (2011)
- Dax–Bordeaux (2020)
- Bordeaux–Tours (2015)

### **Extensão do projecto nº 6 no eixo ferroviário de Lyon–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest-fronteira ucraniana<sup>2</sup>**

- Venezia–Trieste/Koper–Divaca (2015)
- Ljubljana–Budapest (2015)

### **Extensão do projecto nº 7 no eixo de auto-estrada de Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia–Budapest**

- Auto-estrada de Sofia-Kulata–fronteira Grécia/Bulgária (2010), com Promahon-Kulata como troço transfronteiriço
- Auto-estrada Nadlac–Sibiu–(ramal para Bucuresti e Constanta) (2007)

### **Extensão do projecto nº 16 no eixo ferroviário Sines-Madrid-Paris**

- Linha ferroviária Sines-Badajoz (2010)

### **Extensão do projecto nº 17 no eixo ferroviário Paris–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava**

- Strasbourg–Stuttgart (2015) com a ponte de Kehl como troço transfronteiriço
- Wien–Bratislava (2010), troço transfronteiriço.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 544.

<sup>2</sup> Partes deste eixo correspondem ao corredor pan-europeu V.

### **Extensão do projecto nº 18 no eixo fluvial do Rhin/Meuse-Main-Danube<sup>3</sup>**

- Rhin–Meuse (2019) com a comporta de Lanay como troço transfronteiriço
- Wien–Bratislava (2015), troço transfronteiriço
- Palkovicovo–Mohàcs (2014)
- Pontos de estrangulamento na Roménia e Bulgária (2011)

### **Extensão do projecto nº 20 no eixo ferroviário do Fehmarnbelt**

- Linha ferroviária de acesso à Dinamarca a partir de Öresund (2015)
- Linha ferroviária de acesso à Alemanha a partir de Hannover (2015)
- Linha ferroviária de Hannover-Hamburg/Bremen (2015)

### **Projecto nº 21: Auto-estradas marítimas**

Projectos de interesse comum identificados no artigo 12º-A e relativos a uma das auto-estradas marítimas seguintes:

- Auto-estrada do Mar Báltico (que liga os Estados-Membros do Mar Báltico aos da Europa Central e Ocidental) (2010)
- Auto-estrada marítima da Europa Ocidental (que liga a Península Ibérica, através do arco atlântico, ao Mar do Norte e ao Mar da Irlanda) (2010)
- Auto-estrada marítima do Sudeste da Europa (que liga o Mar Adriático ao Mar Jónico e ao Mediterrâneo oriental a fim de englobar Chipre) (2010)
- Auto-estrada marítima do Sudoeste da Europa (Mediterrâneo ocidental), que liga a Espanha, França, Itália, incluindo Malta, e que liga a auto-estrada marítima do Sudeste da Europa<sup>4</sup> (2010)

### **Projecto nº 22: Eixo ferroviário Athina–Sofia–Budapest–Wien–Prah–Nürnberg /Dresden<sup>5</sup>**

- Linha ferroviária da fronteira grega/búlgara-Kulata-Sofia–Vidin/Calafat (2015)
- Linha ferroviária Curtici–Brasov (para Bucuresti e Constanta) (2010)
- Linha ferroviária Budapest–Wien (2010), troço transfronteiriço
- Linha ferroviária Brno–Prah–Nürnberg (2010), com Nürnberg–Prah como troço transfronteiriço.

---

<sup>3</sup> Uma parte deste eixo corresponde à definição do corredor pan-europeu VII.

<sup>4</sup> Incluindo para o Mar Negro.

<sup>5</sup> Este eixo principal corresponde, em grande parte, à definição do corredor pan-europeu IV.

### **Projecto nº 23: Eixo ferroviário Gdansk–Warszawa–Brno/Bratislava-Wien<sup>6</sup>**

- Linha ferroviária Gdansk–Warszawa–Katowice (2015)
- Linha ferroviária Katowice–Brno-Breclav (2010)
- Linha Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)

### **Projecto nº 24: Eixo ferroviário Lyon/Genova–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerp**

- Lyon–Mulhouse–Mülheim<sup>7</sup> com Mulhouse–Mülheim como troço transfronteiriço (2018)
- Genova- Milano/Novara-fronteira suíça (2013)
- Basel–Karlsruhe (2015)
- Frankfurt–Mannheim (2012)
- Duisburg–Emmerich (2009)<sup>8</sup>
- "Ferrovia do Reno " Rheidt–Antwerp (2010)

### **Projecto nº 25: Eixo de auto-estrada de Gdansk–Brno/Bratislava-Wien<sup>9</sup>**

- Auto-estrada Gdansk–Katowice (2010)
- Auto-estrada Katowice–Brno/Zilina (2010), troço transfronteiriço
- Auto-estrada Brno–Wien (2009), troço transfronteiriço

### **Projecto nº 26: Eixo ferroviário/rodoviário Irlanda/Reino Unido/Europa continental**

- Corredor rodoviário/ferroviário que liga Dublin ao Norte (Belfast-Larne) e ao Sul (Cork) (2010)<sup>10</sup>
- Corredor rodoviário/ferroviário Hull-Liverpool (2015)
- Linha ferroviária Felixstowe–Nuneaton (2011)
- Linha ferroviária Crewe–Holyhead (2008)

---

<sup>6</sup> Este eixo principal corresponde, em grande parte, à definição do corredor pan-europeu VI.

<sup>7</sup> Compreendendo o comboio de alta velocidade Rhin- Rhône, sem o ramo ocidental.

<sup>8</sup> O projecto nº 5 (linha de Betuwe) liga Rotterdam a Emmerich.

<sup>9</sup> Este eixo principal corresponde, em grande parte, à definição do corredor pan-europeu VI.

<sup>10</sup> Incluindo o projecto nº 13 de Essen: Ligação rodoviária Irlanda/Reino Unido/Benelux.

**Projecto n°27 : "Rail Baltica" - Eixo ferroviário Warsaw - Kaunas - Riga - Tallinn**

- Warsaw - Kaunas (2010)
- Kaunas - Riga (2014)
- Riga - Tallinn (2016)

**Projecto n° 28 : « Eurocaprail » no eixo ferroviário Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg**

- Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg (2012)

**Projecto n° 29: Eixo ferroviário do corredor intermodal jónico/adriático**

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)

Entre parêntesis figura a data previamente acordada para a conclusão dos trabalhos. As datas de conclusão dos trabalhos dos projectos n° 1 a 20 e a descrição pormenorizada dos troços são as constantes do relatório do Grupo de Alto Nível, quando efectivamente indicadas.