

## I

*(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)*

**DECISÃO N.º 884/2004/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO  
de 29 de Abril de 2004**

que altera a Decisão n.º 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 n.º 1 do seu artigo 156.º,

Tendo em conta as propostas da Comissão <sup>1</sup>,

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

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

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 362 E de 18.12.2001, p. 205 e JO C 20 E de 20.1.2003, p. 274.

<sup>2</sup> JO C 125 de 27.5.2002, p. 75.

<sup>3</sup> JO C 278 de 14.11.2002, p.1.

<sup>4</sup> Pareceres do Parlamento Europeu de 30 de Maio de 2002 (JO L 187 E de 7.8.2003, p. 130) e de 11 de Março de 2004 (ainda não publicado no Jornal Oficial), Posição Comum do Conselho de 14 de Abril de 2004 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e Posição do Parlamento Europeu de 21 de Abril de 2004.

Considerando o seguinte

1. A Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>1</sup> estabeleceu orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, identificando os projectos de interesse comum que deverão contribuir para o desenvolvimento dessa rede e identificando, 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 crescimento do tráfego, devido designadamente à crescente proporção de veículos pesados de mercadorias, levou ao aumento do congestionamento e dos pontos de estrangulamento nos corredores de transporte internacional. Para garantir a mobilidade internacional de pessoas e mercadorias é pois necessário otimizar a capacidade da rede transeuropeia de transportes.
3. Em 2001, o Conselho Europeu de Gotemburgo convidou as instituições comunitárias a adoptarem orientações revistas no domínio da rede transeuropeia de transportes, com vista a dar prioridade, sempre que adequado, aos investimentos nas infraestruturas ferroviárias, vias navegáveis interiores, transportes marítimos de curta distância, operações intermodais e interconexões eficazes. Neste contexto, não devem ser subestimados os contributos dos portos de navegação interior e dos aeroportos regionais para os objectivos da rede transeuropeia de transportes.
4. O próximo alargamento da União Europeia e os objectivos de reequilíbrio modal e de construção de uma rede de infraestruturas capaz de responder às necessidades crescentes, 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 da Decisão n.º 1692/96/CE.

---

<sup>1</sup> JO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 1346/2001/CE (JO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

- 
5. A Bulgária, a República Checa, Chipre, a Estónia, a Hungria, a Letónia, a Lituânia, Malta, a Polónia, a Roménia, a República Eslovaca, a Eslovénia e a Turquia celebraram acordos de associação e acordos europeus e candidataram-se à adesão à União Europeia. As entidades responsáveis pelos transportes de onze desses países realizaram, com o apoio da Comissão, uma avaliação das necessidades de infraestruturas de transportes destinada a definir uma rede segundo os princípios estabelecidos na Decisão n.º 1692/96/CE.
  6. Em 2002, o Conselho Europeu de Barcelona salientou o objectivo de reduzir os pontos de estrangulamento em regiões como os Alpes, os Pirinéus e o Mar Báltico.
  7. Em 2003, o Conselho Europeu de Bruxelas salientou que os projectos identificados pelas orientações comunitárias são cruciais para o reforço da coesão do mercado interno, em especial na perspectiva do próximo alargamento da União e da necessidade de eliminar os pontos de estrangulamento e/ou de completar os elos que faltam na circulação de mercadorias (trânsito) através das barreiras naturais ou outras, ou através das fronteiras.
  8. A segunda Conferência Pan-Europeia de Transportes realizada em Creta, em 1994, e a terceira Conferência Pan-Europeia de Transportes realizada em Helsínquia, em 1997, permitiram identificar dez corredores pan-europeus de transportes e quatro zonas pan-europeias prioritárias para a cooperação entre a Comunidade Europeia e os países terceiros interessados.

- 
9. 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 baseada em critérios que incluem, em especial, o exame da sua viabilidade económica potencial, o nível de empenhamento por parte dos Estados-Membros interessados quanto ao respeito de um calendário previamente acordado durante a programação do projecto e o seu impacto na mobilidade de pessoas e mercadorias entre Estados-Membros, bem como na coesão e no desenvolvimento sustentável. Incluem-se igualmente projectos nos novos Estados-Membros que vão aderir à União em 1 de Maio de 2004. Deverão ser tomados em conta os resultados desta cooperação.
  10. As exigências de protecção ambiental deverão ser integradas na definição e execução das políticas comunitárias em matéria de redes transeuropeias, nos termos do artigo 6.º do Tratado. O que obriga a dar prioridade à promoção da infraestrutura para os modos de transporte menos prejudiciais para o ambiente, designadamente o caminho-de-ferro, os transportes marítimos de curta distância e as vias navegáveis interiores.
  11. É necessário realizar o objectivo central de dissociar os efeitos negativos do crescimento dos transportes do crescimento do PIB, tal como proposto pela Comissão na sua Comunicação sobre uma estratégia da União Europeia em favor do desenvolvimento sustentável.

12. A avaliação ambiental, nos termos da Directiva 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2001, relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente <sup>1</sup>, será, de futuro, efectuada para todos os planos e programas que conduzam a projectos de interesse comum. O financiamento das infraestruturas de transportes deverá também depender do cumprimento das disposições da legislação comunitária em matéria de ambiente, em especial com a Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente <sup>2</sup>, e as Directivas 79/409/CEE, de 2 de Abril de 1979, relativa à conservação das aves selvagens <sup>3</sup>, e 92/43/CEE do Conselho, de 21 de Maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens <sup>4</sup>.
13. O Livro Branco da Comissão relativo à política europeia de transportes preconiza uma abordagem integrada que conjugue, designadamente, medidas de revitalização do transporte ferroviário, em especial no que se refere ao transporte de mercadorias, de promoção do transporte por via navegável interior e dos transportes marítimos de curta distância, de incentivo a uma maior complementaridade entre o transporte ferroviário de alta velocidade e o transporte aéreo, e de promoção do desenvolvimento de sistemas de transportes inteligentes, a fim de aumentar a eficácia e a segurança da rede.

---

<sup>1</sup> JO L 197 de 21.7.2001, p. 30.

<sup>2</sup> JO L 175 de 5.7.1985, p. 40. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 156 de 25.6.2003, p. 17).

<sup>3</sup> JO L 103 de 25.4.1979. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 807/2003 (JO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

<sup>4</sup> JO L 206 de 22.7.1992, p. 7. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

- 
14. A eficácia da política comum de transportes depende, nomeadamente, da coerência entre as medidas adoptadas para revitalizar o sector dos caminhos-de-ferro e para desenvolver a infra-estrutura ferroviária. A Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários <sup>1</sup>, prevê uma rede transeuropeia de transportes ferroviários de mercadorias aberta aos serviços de transporte internacional de mercadorias a partir de 2003. As linhas da rede transeuropeia de transportes ferroviários de mercadorias deverão ser consideradas como fazendo parte da rede ferroviária definida nas orientações estabelecidas na Decisão n.º 1692/96/CE, para poderem beneficiar dos investimentos e atrair uma parte dos tráfegos vindos da rede rodoviária.
15. Dentro do objectivo geral de assegurar a mobilidade sustentável de pessoas e mercadorias, deverão ser criados mecanismos de apoio ao desenvolvimento das auto-estradas marítimas entre Estados-Membros, a fim de reduzir o congestionamento rodoviário e/ou melhorar a acessibilidade dos Estados-Membros periféricos ou insulares. A criação de tais mecanismos, apoiados, designadamente, por procedimentos de abertura de concursos, deverá ser transparente e orientada para as necessidades e não deverá de modo algum prejudicar as regras comunitárias em matéria de concorrência ou de contratos públicos.
16. O apoio ao desenvolvimento das auto-estradas marítimas deverá ser considerado complementar da prestação de auxílio comunitário destinado a incentivar o desenvolvimento de operações de navegação marítima de curta distância no âmbito do programa Marco Polo, instituído pelo Regulamento (CE) n.º 1382/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2003, relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias ("Programa Marco Polo") <sup>2</sup>, e deverá basear-se nos mesmos critérios. Contudo, a concessão de assistência financeira comunitária ao abrigo dos dois instrumentos não deverá ser cumulativa.

---

<sup>1</sup> JO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 196 de 2.8.2003, p. 1.

- 
17. É necessário declarar que os projectos prioritários são de interesse europeu para concentrar o financiamento comunitário nesses projectos e para criar mecanismos que incentivem a coordenação entre Estados-Membros, a fim de facilitar a realização dos referidos projectos nos prazos desejados.
  18. Nos termos do artigo 154.º do Tratado, a política relativa à rede transeuropeia de transportes deverá contribuir para reforçar a coesão económica e social na Comunidade. Para atingir esse objectivo, deverão ser desenvolvidos esforços no sentido de maximizar a coerência entre as orientações comunitárias relativas à rede transeuropeia e a programação dos instrumentos financeiros pertinentes disponíveis ao nível comunitário.
  19. A avaliação a posteriori dos projectos prioritários deverá facilitar as revisões futuras das orientações e da lista de projectos prioritários e contribuir para melhorar os métodos de avaliação prévia utilizados pelos Estados-Membros.
  20. A situação em que os procedimentos nacionais para a avaliação do impacto ambiental e socioeconómico de um projecto são efectuados separadamente pelos Estados-Membros pode revelar-se inadequada à dimensão transnacional dos projectos declarados de interesse europeu. Para resolver esse problema, deverão ser desenvolvidos, para além de métodos comuns de avaliação, procedimentos coordenados de avaliação e de consulta pública ou procedimentos de inquérito transnacionais que abranjam os diferentes Estados-Membros interessados e que incidam nos aspectos socioeconómicos e nos aspectos ambientais. Estes procedimentos deverão ser aplicáveis sem prejuízo das obrigações impostas pela legislação comunitária em matéria de protecção do ambiente.

- 
21. Poderá ser necessário reforçar a 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 montagem financeira.
  22. Os troços transfronteiriços deverão ser identificados pelos Estados-Membros com base em critérios a definir pelo Comité instituído pelo n.º 2 do artigo 18.º da Decisão n.º 1692/96/CE. As referências já existentes a troços transfronteiriços dos projectos prioritários constantes do Anexo III desta decisão não prejudicam a definição de troços transfronteiriços de acordo com esses critérios.
  23. A Comissão efectuou uma análise do impacto das recomendações do grupo de Alto Nível. Os resultados mostram que a realização dos projectos identificados pelo Grupo, combinada com várias medidas no âmbito da política comum de transportes, tais como a tarifação pela utilização das infraestruturas e a abertura do transporte ferroviário de mercadorias à concorrência, produziria benefícios substanciais em termos de ganhos de tempo, de redução das emissões e dos congestionamentos e de melhoria da acessibilidade dos Estados-Membros periféricos e dos novos Estados-Membros, bem como em termos de bem-estar colectivo.
  24. Para cumprir os objectivos da rede transeuropeia de transportes e responder aos desafios do alargamento em termos de transportes, é necessário aumentar consideravelmente as dotações para as redes transeuropeias.

25. A Comissão pode decidir propor ao Parlamento Europeu e ao Conselho que é necessário levar por diante projectos para além dos incluídos no Anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE, a fim de prosseguir os objectivos de incentivo ao crescimento, de uma melhor integração da Europa alargada e de melhoria da produtividade e da competitividade das empresas europeias nos mercados mundiais, bem como de contribuir para o objectivo de coesão económica, social e territorial e para a intermodalidade. Deverá ser conferida a estes projectos a devida prioridade no contexto dos instrumentos comunitários de financiamento.
26. A Decisão n.º 1692/96/CE deverá, pois, ser alterada nesse sentido,

APROVARAM A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Decisão n.º 1692/96/CE é alterada do seguinte modo:

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

"2. As infraestruturas de transportes incluem redes de estradas, de vias férreas e de vias navegáveis internas, de auto-estradas marítimas, de portos de navegação marítima e interior, de aeroportos e outros pontos de interconexão entre as redes modais.";

3) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 5.º

Prioridades

Tendo em conta os objectivos enunciados no artigo 2.º e as linhas gerais das medidas definidas no artigo 4.º, as prioridades serão as seguintes:

- a) Estabelecimento e desenvolvimento das ligações e interconexões de base necessárias para eliminar os pontos de estrangulamento, preenchimento das secções ainda não existentes e conclusão dos eixos principais, designadamente os troços transfronteiriços, atravessamento das barreiras naturais e melhoria da interoperabilidade nos eixos principais;
- b) Criação e desenvolvimento de infraestruturas que promovam a interconexão das redes nacionais, a fim de facilitar a ligação de ilhas ou de zonas equivalentes, bem como das regiões enclavadas, periféricas e ultraperiféricas, às regiões centrais da Comunidade, designadamente a fim de reduzir os elevados custos de transportes destas zonas;
- c) Medidas necessárias à constituição progressiva de uma rede ferroviária interoperável, que inclua, sempre que exequível, eixos adaptados ao transporte de mercadorias;
- d) Medidas necessárias para promover a navegação marítima de longa ou curta distância e a navegação interior;
- e) Medidas necessárias à integração dos transportes ferroviários e aéreos, especialmente através de acessos por via férrea aos aeroportos, sempre que adequado, e das necessárias infra-estruturas e instalações;

- 
- f) Optimização da capacidade e da eficácia das actuais e das novas infraestruturas, promoção da intermodalidade e aumento da segurança e da fiabilidade da rede, através da criação e da melhoria de terminais intermodais e respectivas infraestruturas de acesso e/ou da utilização de sistemas inteligentes;
- g) Integração da segurança e das preocupações ambientais na concepção e na execução da rede transeuropeia de transportes;
- h) Desenvolvimento da mobilidade sustentável de pessoas e mercadorias, de acordo com os objectivos da União Europeia em matéria de desenvolvimento sustentável."
- 4) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 8.º

Protecção do ambiente

1. No planeamento e execução dos projectos, a protecção do ambiente deve ser tida em conta pelos Estados-Membros através de avaliações do impacto ambiental dos projectos de interesse comum a realizar nos termos da Directiva 85/337/CEE e por meio da aplicação das Directivas 79/409/CEE, de 2 de Abril de 1979, relativa à conservação das aves selvagens \*, e 92/43/CEE.

A partir de 21 de Julho de 2004, os Estados-Membros efectuarão uma avaliação ambiental dos planos e programas subjacentes a esses projectos, em particular se disserem respeito a novos eixos ou a outros desenvolvimentos importantes das infraestruturas nodais, nos termos da Directiva 2001/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2001, relativa à avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente \*\*. Os Estados-Membros tomarão em conta os resultados desta avaliação ambiental na preparação dos planos e programas em causa, de acordo com o artigo 8.º daquela directiva.

2. Até 21 de Julho de 2004, a Comissão desenvolverá, de acordo com os Estados-Membros, métodos adequados para realizar a avaliação estratégica ambiental, tendo em vista, nomeadamente, garantir uma coordenação adequada, evitando duplicações de esforços, e obter a simplificação e aceleração dos processos de planeamento dos projectos e corredores transfronteiriços. \*

Os resultados deste trabalho e da avaliação ambiental dos projectos específicos RTE levados a cabo pelos Estados-Membros nos termos da Directiva 2001/42/CE devem, sempre que adequado, ser tidos em consideração pela Comissão no seu relatório sobre as orientações e nas eventuais propostas legislativas nele incluídas no sentido de rever as orientações a que se refere o n.º 3 do artigo 18.º.

---

\* JO L 103 de 25.4.1979, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 807/2003 (JO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

\*\* JO L 197 de 21.7.2001, p. 30."

5) O n.º 3 do artigo 9.º passa a ter a seguinte redacção:

"3. A rede compreenderá igualmente infraestruturas para a gestão do tráfego, a informação dos utilizadores, a gestão dos incidentes e das emergências e a cobrança electrónica de taxas, baseadas numa cooperação activa entre os sistemas de gestão do tráfego à escala europeia, nacional e regional, bem como entre os fornecedores de serviços de informação sobre os trajectos e o tráfego e de serviços de valor acrescentado, assegurando a complementaridade necessária com as aplicações cuja implantação é facilitada no âmbito do programa relativo às redes transeuropeias de telecomunicações."

6) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 10.º

Características

1. A rede ferroviária será composta por linhas de caminhos-de-ferro de alta velocidade e linhas de caminhos-de-ferro convencionais.
2. A rede de caminhos-de-ferro de alta velocidade, utilizando tecnologias actuais ou novas, será composta por:
  - a) Linhas especialmente construídas para a alta velocidade e equipadas para velocidades geralmente iguais ou superiores a 250 km/h;

- b) Linhas especialmente melhoradas para a alta velocidade e equipadas para velocidades da ordem dos 200 km/h;
- c) Linhas especialmente melhoradas para a alta velocidade ou linhas especialmente construídas para a alta velocidade ligadas à rede de caminhos-de-ferro de alta velocidade, que tenham características específicas resultantes de condicionalismos topográficos, ambientais, de relevo do terreno ou de planeamento urbano, nas quais a velocidade deverá ser adaptada caso a caso.

A rede de caminhos-de-ferro de alta velocidade é definida pelas linhas relevantes indicadas no Anexo I. Os requisitos essenciais e as especificações técnicas de interoperabilidade aplicáveis à rede ferroviária de alta velocidade, utilizando as tecnologias correntes, são definidos nos termos da Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade \*. Os Estados-Membros devem informar a Comissão, antes da abertura, sobre todas as linhas de alta velocidade e respectivas características técnicas.

3. A rede ferroviária convencional é composta por linhas destinadas ao transporte ferroviário convencional de passageiros e de mercadorias, incluindo os troços adequados ao transporte combinado a que se refere o artigo 14.º, as ligações de acesso aos portos marítimos e interiores de interesse comum e os terminais de mercadorias abertos a todos os operadores. Os requisitos essenciais e as especificações técnicas de interoperabilidade aplicáveis à rede ferroviária convencional são definidos de acordo com a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional \*\*.

4. A rede compreenderá as infraestruturas e meios necessários à integração de serviços de transporte ferroviário e rodoviário e, quando adequado, de serviços de transporte marítimo e aéreo. Neste contexto, deve ser dada especial atenção à interligação dos aeroportos regionais com a rede.

- 
5. A rede ferroviária preencherá, pelo menos, uma das seguintes funções:
- a) Desempenhar um papel importante no tráfego ferroviário de passageiros de longa distância;
  - b) Permitir a interligação com aeroportos, quando adequado;
  - c) Permitir o acesso às redes ferroviárias regionais e locais;
  - d) Favorecer o transporte de mercadorias, identificando e desenvolvendo linhas principais destinadas ao transporte de mercadorias ou vias em que os comboios de mercadorias têm prioridade;
  - e) Desempenhar um papel importante em matéria de transporte combinado;
  - f) Permitir a interligação, através de portos de interesse comum, com o transporte marítimo de curta distância e a navegação interior.
6. A rede ferroviária proporcionará aos utilizadores um elevado nível de qualidade e de segurança, devido à sua continuidade e à progressiva implantação da sua interoperabilidade, obtidas nomeadamente através da harmonização técnica e do sistema normalizado de controlo e comando (ERTMS) recomendado para a rede ferroviária europeia. Para o efeito, a Comissão deverá formular um plano de execução em concertação com os Estados-Membros e em articulação com os planos nacionais.

---

\* JO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

\*\* JO L 110 de 20.4.2001, p. 1."

7) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte número:

"3-b. Os portos interiores da rede equipados com meios de transbordo para o transporte intermodal ou com um volume anual de tráfego de mercadorias de, pelo menos, 500 000 toneladas constam do Anexo I.";

b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

"4. A rede compreenderá igualmente a infraestrutura de gestão do tráfego. Esta incluirá, designadamente, a criação de um sistema de tráfego e de transporte interoperável e inteligente de informação fluvial, designado RIS ("River Information System"), que procurará otimizar a capacidade e a segurança actuais da rede de vias navegáveis interiores e melhorar a interoperabilidade com outros modos de transporte."

8) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 12.º-A

Auto-estradas marítimas

1. A rede transeuropeia de auto-estradas marítimas tem por objectivo concentrar os fluxos de mercadorias em vias logísticas de base marítima, a fim de melhorar as ligações marítimas existentes ou estabelecer novas ligações marítimas viáveis, regulares e frequentes de transporte de mercadorias entre Estados-Membros, a fim de reduzir os congestionamentos rodoviários e/ou a melhorar os serviços de acesso das regiões e Estados insulares e periféricos. As auto-estradas marítimas não deverão excluir o transporte combinado de pessoas e mercadorias, sempre que a carga seja predominante.

- 
2. A rede transeuropeia de auto-estradas marítimas será composta por meios e infraestruturas relativos a, no mínimo, dois portos situados em dois Estados-Membros diferentes. Estes meios e infraestruturas compreenderão, pelo menos num dos Estados-Membros, elementos como os meios portuários, sistemas electrónicos de gestão logística, procedimentos de protecção e segurança, bem como administrativos e aduaneiros, e infraestruturas de acessos terrestres e marítimos directos, incluindo os que assegurem a navegabilidade durante todo o ano, em especial a disponibilidade de meios para dragagem e acesso com quebra-gelos no Inverno.
3. As vias navegáveis ou canais indicadas no Anexo I, que ligam duas auto-estradas marítimas europeias ou duas das respectivas secções e que contribuem substancialmente para encurtar as rotas marítimas, aumentando a eficácia e poupando tempo de navegação, devem fazer parte da rede transeuropeia de auto-estradas marítimas.
4. Os projectos de interesse comum da rede transeuropeia de auto-estradas marítimas serão propostos, no mínimo, por dois Estados-Membros e devem ser concebidos em função de necessidades reais. Os projectos propostos associarão, regra geral, o sector público e o sector privado, de modo a permitir, antes de os auxílios provenientes dos orçamentos nacionais serem completados, se necessário, por auxílios da Comunidade, uma abertura à concorrência, sob uma das seguintes formas:
- a) Convites públicos à apresentação de propostas, organizados conjuntamente pelos Estados-Membros interessados, destinados a estabelecer novas ligações a partir do porto da categoria A, definido no n.º 2 do artigo 12.º, previamente seleccionado em cada região marítima, tal como definida no projecto n.º 21 do Anexo III;
  - b) Na medida em que a localização dos portos seja comparável, convites públicos à apresentação de propostas, organizados conjuntamente pelos Estados-Membros interessados e dirigidos a consórcios que reúnam, pelo menos, companhias marítimas e portos situados numa das regiões marítimas, tal como definidas no projecto n.º 21 do Anexo III.

- 
5. Os projectos de interesse comum da rede transeuropeia de auto-estradas marítimas:
- centrar-se-ão nos meios e infraestruturas que compõem a rede de auto-estradas marítimas,
  - poderão incluir, sem prejuízo dos artigos 87.º e 88.º do Tratado, auxílios ao arranque se, em resultado da abertura à concorrência a que se refere o n.º 4 do presente artigo, para a viabilidade financeira do projecto for considerado necessário o apoio público. Os auxílios ao arranque serão limitados a dois anos e concedidos unicamente como forma de apoiar despesas de capital devidamente fundamentadas. Estes auxílios não podem exceder o montante mínimo considerado necessário para o arranque das ligações em causa. As ajudas não poderão conduzir a distorções da concorrência nos mercados relevantes, contrárias ao interesse comum,
  - poderão incluir igualmente actividades com benefícios mais amplos e não ligadas a determinados portos, tais como a disponibilidade de meios para operações de quebra de gelos e de dragagem, bem como sistemas de informação, incluindo sistemas de gestão de tráfego e sistemas de notificação electrónicos.
6. No prazo de três anos, a Comissão apresentará ao Comité a que se refere o artigo 18.º uma lista inicial de projectos específicos de interesse comum, dando assim forma concreta ao conceito de auto-estradas marítimas. Esta lista será igualmente comunicada ao Parlamento Europeu.
7. Os projectos de interesse comum da rede transeuropeia de auto-estradas marítimas serão submetidos à aprovação da Comissão."
- 9) Ao artigo 13.º é aditado o seguinte número:
- "3. Os pontos de conexão internacionais e comunitárias deverão ser progressivamente ligados às linhas de alta velocidade da rede ferroviária, sempre que adequado. A rede compreenderá as infra-estruturas e meios necessários à integração dos serviços de transporte aéreo e ferroviário e, sempre que adequado, dos serviços de transportes marítimos."

10) É inserida a seguinte Secção:

"SECÇÃO 10-A

COORDENAÇÃO ENTRE ESTADOS-MEMBROS

Artigo 17.º-A

Coordenador Europeu

1. A fim de facilitar uma execução coordenada de determinados projectos, em especial projectos transfronteiriços ou troços de projectos transfronteiriços, entre os projectos declarados de interesse europeu referidos no artigo 19.º-A, a Comissão pode designar, de acordo com os Estados-Membros interessados e depois de consultado o Parlamento Europeu, uma pessoa denominada "Coordenador Europeu". O Coordenador Europeu agirá em nome e por conta da Comissão. A missão do Coordenador Europeu abrangerá, em princípio, um único projecto, em especial quando se trate de projectos transfronteiriços, mas pode, se necessário, ser alargada por forma a cobrir a totalidade do eixo principal. O Coordenador Europeu estabelecerá, em conjunto com os Estados-Membros interessados, um plano de trabalho para as suas actividades.

2. O Coordenador Europeu será escolhido, em especial, em função da sua experiência das Instituições europeias e do seu conhecimento das questões ligadas ao financiamento e à avaliação socioeconómica e ambiental de grandes projectos.

3. A decisão da Comissão de designação do Coordenador Europeu especificará a forma como este deve desempenhar as funções a que se refere o n.º 5.

4. Os Estados-Membros interessados cooperarão com o Coordenador Europeu e dar-lhe-ão a informação necessária para desempenhar as funções a que se refere o n.º 5.

- 
5. O Coordenador Europeu deve:
- a) Promover, em cooperação com os Estados-Membros interessados, métodos comuns para a avaliação dos projectos e aconselhar, sempre que adequado, os promotores de projectos sobre a respectiva montagem financeira;
  - b) Elaborar, à atenção do Parlamento Europeu, da Comissão e dos Estados-Membros interessados, um relatório anual sobre os progressos verificados na realização dos projectos pelos quais é responsável, a evolução da regulamentação, ou outros desenvolvimentos susceptíveis de influenciar as características dos projectos, bem como eventuais dificuldades e obstáculos de que possa resultar um atraso significativo em relação às datas fixadas no Anexo III;
  - c) Consultar as autoridades regionais e locais, os operadores, utilizadores de transportes e representantes da sociedade civil, tendo em vista obter um conhecimento mais aprofundado da procura de serviços de transporte, das possibilidades de financiamento dos investimentos e do tipo de serviços a prestar para facilitar o acesso a esse financiamento.

6. Sem prejuízo dos procedimentos aplicáveis previstos no direito comunitário e nacional, a Comissão pode solicitar o parecer do Coordenador Europeu aquando da instrução de pedidos de financiamento comunitário relativos aos projectos ou aos grupos de projectos incluídos no âmbito da sua missão."

11) O artigo 18.º é alterado do seguinte modo:

- a) O título passa a ter a seguinte redacção:

"Comité de acompanhamento e intercâmbio de informações".

b) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

"1. Os Estados-Membros transmitem à Comissão sínteses dos planos e programas nacionais que tenham elaborado com vista ao desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, nomeadamente no que respeita aos projectos declarados de interesse europeu a que se refere o artigo 19.º-A. Uma vez aprovados esses planos e programas nacionais, os Estados-Membros enviam-nos à Comissão, a título informativo."

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

"3. A Comissão apresentará, de dois em dois anos, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório sobre a aplicação das orientações enunciadas na presente decisão. Na elaboração do referido relatório, a Comissão será assistida pelo Comité instituído pelo n.º 2. Quando necessário, o relatório será acompanhado de propostas legislativas de revisão das orientações; estas propostas legislativas podem incluir, se necessário, a alteração ou aditamento de novos projectos conformes com o n.º 1 do artigo 19.º à lista de projectos prioritários constante do Anexo III. A revisão terá em especial atenção projectos que contribuam para a coesão territorial da União Europeia, de acordo com a alínea e) do n.º 1 do artigo 19.º."

12) O artigo 19.º passa a ter a seguinte redacção:

"Artigo 19.º

Projectos prioritários

1. Os projectos prioritários serão projectos de interesse comum a que se refere o artigo 7.º, cuja análise confirme que:
  - a) Têm por objectivo eliminar um ponto de estrangulamento ou completar um elo em falta num eixo importante da rede transeuropeia, em especial os projectos transfronteiriços que atravessem barreiras naturais ou incluam um troço transfronteiriço;
  - b) São de dimensão tal que uma planificação a longo prazo a nível europeu apresenta um valor acrescentado significativo;
  - c) Revelam, em termos do projecto global, potenciais benefícios socioeconómicos líquidos e outras vantagens socioeconómicas;
  - d) Contribuem com um significativo valor acrescentado para facilitar a mobilidade de pessoas e de mercadorias entre os Estados-Membros, incluindo para a interoperabilidade das redes nacionais;
  - e) Contribuem para a coesão territorial da União Europeia, mediante a integração das redes dos novos Estados-Membros e a melhoria das ligações com as regiões periféricas e insulares;

- f) Contribuem para o desenvolvimento sustentável dos transportes, mediante a melhoria da segurança e a redução dos danos ambientais causados pelos transportes, em especial pela promoção de uma transferência modal para os caminhos-de-ferro, o transporte intermodal, as vias navegáveis interiores ou o transporte marítimo;
- g) Demonstram o empenhamento, por parte dos Estados-Membros interessados, na realização de estudos e procedimentos de avaliação a tempo por forma a concluir os trabalhos na data previamente acordada, com base em planos nacionais ou qualquer outra documentação equivalente para o projecto em questão.

2. Os projectos prioritários cujas obras devem ter início antes de 2010, os seus troços e as datas acordadas para a conclusão das actividades referidas na alínea g) do n.º 1 são identificados no Anexo III.

3. Até 2010, a Comissão redigirá um relatório de progresso e proporá, se necessário, alterações à lista dos projectos prioritários identificados no Anexo III e que correspondam às condições enunciadas no n.º 1."

13) São inseridos os seguintes artigos:

"Artigo 19.º-A

Declaração de interesse europeu

1. Os projectos prioritários indicados no Anexo III são declarados de interesse europeu. Esta declaração é feita exclusivamente de acordo com o procedimento estabelecido no Tratado e nos actos jurídicos baseados no Tratado.

- 
2. Sem prejuízo da base legal dos instrumentos financeiros comunitários relevantes:
- a) Ao apresentarem os seus projectos ao abrigo do Fundo de Coesão, de acordo com artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 1164/94\*, os Estados-Membros conferirão a devida prioridade aos projectos declarados de interesse europeu;
  - b) Ao apresentarem os seus projectos ao abrigo do orçamento consagrado às redes transeuropeias, nos termos dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento (CE) n.º 2236/95\*\*, os Estados-Membros conferirão a devida prioridade aos projectos declarados de interesse europeu;
  - c) A Comissão incentivará os Estados-Membros a terem em conta os projectos declarados de interesse europeu ao planearem a programação dos Fundos Estruturais, em especial nas regiões abrangidas pelo Objectivo 1, tendo em conta os planos nacionais de transporte no âmbito dos actuais quadros comunitários de apoio;
  - d) A Comissão assegurará que os países beneficiários do instrumento estrutural de pré-adesão dêem, ao apresentarem os seus projectos no âmbito desse instrumento nos termos artigos 2.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 1267/1999 do Conselho\*\*\*, a devida prioridade aos projectos declarados de interesse europeu.
3. No âmbito da previsão das suas necessidades financeiras, a Comissão conferirá a devida prioridade aos projectos declarados de interesse europeu.

4. Se se verificar que existe ou pode existir um atraso significativo, em relação ao prazo de 2010, no arranque dos trabalhos de um dos projectos declarados de interesse europeu, a Comissão solicitará aos Estados-Membros interessados que justifiquem esse atraso num prazo de três meses. Com base na resposta dada, a Comissão consultará todos os Estados-Membros interessados, a fim de resolver o problema que ocasionou o atraso.

A Comissão pode, em consulta com o Comité instituído pelo n.º 2 do artigo 18.º, no âmbito de um acompanhamento activo da realização do projecto declarado de interesse europeu, e na devida observância do princípio da proporcionalidade, decidir adoptar medidas adequadas. Será dada aos Estados-Membros interessados a oportunidade de apresentarem observações sobre as referidas medidas, antes da sua adopção.

O Parlamento Europeu será informado imediatamente sobre qualquer medida tomada.

Ao adoptar estas medidas, a Comissão terá na devida conta a eventual responsabilidade de cada Estado-Membro no atraso e abster-se-á de tomar medidas que afectem a realização do projecto num Estado-Membro que não seja responsável por esse atraso.

5. Quando um dos projectos declarados de interesse Europeu não se encontrar substancialmente completado depois de decorrido um período razoável após a data prevista para a sua conclusão indicada no Anexo III, e todos os Estados-Membros interessados forem responsáveis pelo atraso, a Comissão procederá a uma revisão do projecto, de acordo com o procedimento estabelecido no n.º 4, tendo em vista retirar a sua classificação de projecto declarado de interesse europeu mediante o procedimento de revisão a que se refere o n.º 3 do artigo 18.º. De qualquer forma, a Comissão deve rever o projecto depois de decorrido um período de quinze anos após este ter sido declarado de interesse europeu na acepção da presente decisão.

6. Cinco anos após a conclusão de um projecto declarado de interesse europeu ou de um dos seus troços, os Estados-Membros interessados efectuarão uma avaliação dos seus efeitos socioeconómicos e ambientais, incluindo o seu impacto nas trocas comerciais e na livre circulação de pessoas e mercadorias entre Estados-Membros, na coesão territorial e no desenvolvimento sustentável. Os Estados-Membros informarão a Comissão dos resultados desse balanço.

7. Se um projecto de interesse europeu incluir um troço transfronteiriço indivisível do ponto de vista técnico e financeiro, os Estados-Membros em causa coordenarão os seus procedimentos de avaliação dos respectivos efeitos socioeconómicos e envidarão todos os esforços para realizarem um inquérito transnacional antes de concederem autorizações de construção no âmbito do quadro existente.

8. Outros troços de projectos de interesse europeu serão coordenados bilateral ou multilateralmente, caso a caso, pelos Estados-Membros.

9. As acções coordenadas ou os inquéritos transnacionais referidos no n.º 7 serão aplicáveis sem prejuízo das obrigações decorrentes da legislação comunitária em matéria de protecção do ambiente, nomeadamente no que diz respeito à avaliação do impacto ambiental. Os Estados-Membros em causa informarão a Comissão do arranque e do resultado destas acções coordenadas ou inquéritos transnacionais. A Comissão incluirá essas informações no relatório a que se refere o n.º 3 do artigo 18.º.

Artigo 19.º-B

## Troços transfronteiriços

No âmbito de determinados projectos prioritários, serão definidos troços transfronteiriços entre dois Estados-Membros, incluindo auto-estradas marítimas, com base em critérios definidos pelo Comité instituído nos termos do artigo 18.º e notificados à Comissão. Tratar-se-á, em especial, de eixos indivisíveis do ponto de vista técnico e financeiro ou em relação aos quais os Estados-Membros em causa se empenhem conjuntamente e estabeleçam, para esse fim, uma estrutura comum.

- 
- \* Regulamento (CE) n.º 1164/94 do Conselho, de 16 de Maio de 1994, que institui o Fundo de Coesão (JO L 130 de 25.5.1994, p. 1). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1265/1999 (JO L 161 de 26.6.1999, p. 62).
  - \*\* Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho de 18 de Setembro de 1995 que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias (JO L 228 de 23.9.1995, p. 1). Regulamento com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1655/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L de 29.7.1999, p. 1).
  - \*\*\* Regulamento (CE) n.º 1267/1999 do Conselho de 21 de Junho de 1999 que cria um instrumento estrutural de pré-adesão (JO L 161 de 26.6.1999, p. 73). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2500/2001 (JO L 342 de 27.12.2001, p. 1)."

14) São revogados os artigos 20.º e 21.º.

15) Os Anexos são alterados do seguinte modo:

1. No Anexo I, as Secções 2, 3, 4 e 6 e os mapas anexos são substituídos pelo Anexo I da presente decisão.

2. No Anexo III:

- a) O título passa a ter a seguinte redacção: "Projectos prioritários com início dos trabalhos previsto para antes de 2010";
- b) O conteúdo é substituído pelo texto constante do Anexo II da presente decisão.

#### Artigo 2.º

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

Artigo 3.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Estrasburgo, em 29 de Abril de 2004.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

M. McDOWELL

**ANEXO I**

O Anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE é alterado do seguinte modo:

1. As secções 2, 3 e 4 passam a ter a seguinte redacção:

"Secção 2: Rede Rodoviária

2.0. Europa	2.4. Grécia	2.8. Itália	2.12. Portugal
2.1. Bélgica	2.5. Espanha	2.9. Luxemburgo	2.13. Finlândia
2.2. Dinamarca	2.6. França	2.10. Países Baixos	2.14. Suécia
2.3. Alemanha	2.7. Irlanda	2.11. Áustria	2.15. Reino Unido

Secção 3 : Rede Ferroviária"

3.0. Europa	3.4. Grécia	3.8. Itália	3.12. Portugal
3.1. Bélgica	3.5. Espanha	3.9. Luxemburgo	3.13. Finlândia
3.2. Dinamarca	3.6. França	3.10. Países Baixos	3.14. Suécia
3.3. Alemanha	3.7. Irlanda	3.11. Áustria	3.15. Reino Unido

Secção 4 : Rede de vias navegáveis e portos de navegação interior

2. A Secção 6 passa a ter a seguinte redacção:

"Secção 6 : Aeroportos

6.0. Europa	6.4. França
6.1. Bélgica/Dinamarca/Alemanha/ Luxemburgo/Países Baixos/Áustria	6.5. Irlanda/Reino Unido
6.2. Grécia	6.6. Itália
6.3. Espanha/Portugal	6.7. Finlândia/Suécia".

3. Os seguintes mapas substituem os mapas correspondentes da Decisão n.º 1692/96/CE.

**ANEXO II**

O Anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE passa a ter a seguinte redacção:

" ANEXO III

**PROJECTOS PRIORITÁRIOS RELATIVAMENTE AOS QUAIS OS TRABALHOS DEVERÃO TER  
INÍCIO ANTES DE 2010**

1. Eixo ferroviário Berlim-Verona/Milão-Bolonha-Nápoles-Messina-Palermo
  - Halle/Leipzig-Nuremberga (2015);
  - Nuremberga-Munique (2006);
  - Munique-Kufstein (2015);
  - Kufstein-Innsbruck (2009);
  - Túnel de Brenner (2015), troço transfronteiriço;
  - Verona-Nápoles (2007);
  - Milão-Bolonha (2006);
  - Ponte ferroviária/rodoviária sobre o estreito de Messina-Palermo (2015).
  
2. Eixo ferroviário de alta velocidade Paris-Bruxelas/Bruxelas-Colónia-Amesterdão-Londres
  - Túnel da Mancha-Londres (2007);
  - Bruxelas/Bruxelas-Liege-Colónia (2007);
  - Bruxelas/Bruxelas-Roterdão-Amesterdão (2007)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Incluindo as duas estações de caminho-de-ferro de alta velocidade de Roterdão e Amesterdão que não foram incluídas no projecto apoiado pelo Conselho Europeu de Essen em 1994.

3. Eixo de comboios de alta velocidade do Sudoeste da Europa

- Lisboa/Porto-Madrid (2011) <sup>1</sup>;
- Madrid-Barcelona (2005);
- Barcelona-Figueras-Perpignan (2008);
- Perpignan-Montpellier (2015);
- Montpellier-Nîmes (2010);
- Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010);
- Irún/Hendaye-Dax, troço transfronteiriço (2010);
- Dax-Bordeaux (2020);
- Bordeaux-Tours (2015).

4. Eixo ferroviário de alta velocidade Leste

- Paris-Baudrecourt (2007);
- Metz-Luxemburgo (2007);
- Saarbrücken-Mannheim (2007).

5. Linha de Betuwe (2007).

---

<sup>1</sup> Incluindo as ligações Lisboa-Porto (2013), Lisboa-Madrid (2010) e Aveiro-Salamanca (2015).

- 
6. Eixo ferroviário de Lyon-Trieste-Divača / Koper-Divača-Liubliana-Budapeste-fronteira Ucrâniana <sup>1</sup>
- Lyon-St. Jean de Maurienne (2015);
  - Túnel de Mont-Cenis (2015-2017), troço transfronteiriço;
  - Bussoleno-Turim (2011);
  - Turim-Veneza (2010);
  - Veneza-Sul Ronchi-Trieste– Divača (2015);
  - Koper-Divaca-Liubliana (2015);
  - Liubliana-Budapeste (2015).
7. Eixo rodoviário Igoumenitsa/Patra-Atenas-Sófia-Budapeste
- Via Egnatia (2006);
  - Pathe (2008);
  - Auto-estrada de Sófia-Kulata-fronteira Grécia-Bulgária (2010), com Promahon-Kulata como troço transfronteiriço;
  - Auto-estrada de Nadlac-Sibiu (ramal para Bucareste e Constanța) (2007).
8. Eixo multimodal Portugal/Espanha-resto da Europa <sup>2</sup>
- Linha ferroviária La Coruña-Lisboa-Sines (2010);
  - Linha ferroviária Lisboa-Valladolid (2010);
  - Linha ferroviária Lisboa-Faro (2004);
  - Auto-estrada Lisboa-Valladolid (2010);
  - Auto-estrada La Coruña-Lisboa (2003);
  - Auto-estrada Sevilha-Lisboa (completada em 2001);
  - Novo aeroporto de Lisboa (2015).

---

<sup>1</sup> Determinadas secções deste eixo correspondem ao Corredor Pan-Europeu V.

<sup>2</sup> Incluindo a melhoria de portos e aeroportos (2015) em conformidade com os conteúdos subscritos pelo Conselho Europeu de Essen/Dublin.

9. Eixo rodoviário Cork-Dublin-Belfast-Stranraer <sup>1</sup> (2001)
10. Malpensa (completado em 2001) <sup>2</sup>
11. Ligação fixa Öresund (completada em 2000) <sup>3</sup>
12. Eixo ferroviário/rodoviário do triângulo nórdico
  - Projectos ferroviários e rodoviários na Suécia <sup>4</sup> (2010);
  - Auto-estrada Helsínquia-Turku (2010);
  - Via ferroviária Kerava-Lahti (2006);
  - Auto-estrada Helsínquia-Vaalimaa (2015);
  - Auto-estrada Helsínquia-Vainikkala (fronteira russa) (2014).
13. Eixo rodoviário UK/Irlanda/Benelux (2010)
14. Linha principal da costa ocidental (2007)
15. Galileo (2008)

---

<sup>1</sup> Em 2003 foi decidido um novo aumento da capacidade desta linha, o qual foi aditado à lista 1 como projecto distinto.

<sup>2</sup> Projecto concluído.

<sup>3</sup> Projecto concluído.

<sup>4</sup> Alguns troços curtos de via rodoviária e ferroviária serão completados entre 2010 e 2015.

- 
16. Eixo ferroviário de transporte de mercadorias Sines/Algeciras-Madrid-Paris
- Novo eixo ferroviário de alta capacidade através dos Pirenéus;
  - Via ferroviária Sines-Badajoz (2010);
  - Via ferroviária Algeciras-Bobadilla (2010).
17. Eixo rodoviário Paris-Estrasburgo-Estugarda-Viena-Bratislava
- Baudrecourt-Estrasburgo-Estugarda (2015) com a ponte de Kehl como troço transfronteiriço;
  - Estugarda-Ulm (2012);
  - Munique-Salzburgo (2015), troço transfronteiriço;
  - Salzburgo-Viena (2012);
  - Viena-Bratislava (2010), troço transfronteiriço.
18. Eixo fluvial do Reno/Meuse-Main-Danúbio <sup>1</sup>
- Reno-Meuse (2019) com a comporta de Lanaye como troço transfronteiriço;
  - Vilshofen-Straubing (2013);
  - Viena-Bretislava (2015) troço transfronteiriço;
  - Palkovicovo-Mohács (2014);
  - Pontos de estrangulamento na Roménia e Bulgária (2011).
19. Interoperabilidade rodoviária de alta velocidade na Península Ibérica
- Madrid-Andaluzia (2010);
  - Nordeste (2010);
  - Madrid-Levante e Mediterrâneo (2010);
  - Corredor Norte-Noroeste, incluindo Vigo-Porto (2010);
  - Estremadura espanhola (2010).

---

<sup>1</sup> Determinadas secções deste eixo correspondem ao Corredor Pan-Europeu V.

## 20. Eixo ferroviário de Fehmarn Belt

- Ligação fixa ferro-rodoviária de Fehmarn Belt (2014);
- Linha ferroviária de acesso à Dinamarca a partir de Öresund (2015);
- Linha ferroviária de acesso à Alemanha a partir de Hamburgo (2015);
- Linha ferroviária Hanôver-Hamburgo/Bremen (2015).

## 21. Auto-estradas marítimas

Projectos de interesse comum identificados de acordo com o artigo 12.º-A e respeitantes às seguintes auto-estradas marítimas:

- Auto-estrada do Mar Báltico (que liga os Estados-Membros do Mar Báltico aos da Europa Central e Ocidental, incluindo a estrada através do Mar do Norte/Canal do Mar Báltico) (2010);
- Auto-estrada marítima da Europa Ocidental (que liga Portugal e Espanha, 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 e Itália, incluindo Malta, e que liga à auto-estrada marítima do Sudeste da Europa <sup>1</sup> (2010).

---

<sup>1</sup> Incluindo o Mar Negro.

- 
22. Eixo ferroviário Atenas-Sófia-Budapeste-Viena-Praga-Nuremberga/Dresden <sup>1</sup>
- Linha ferroviária da fronteira grega/búlgara-Kulata-Sófia-Vidin/Calafat (2015);
  - Linha ferroviária Curtici– Braşov (para Bucareste e Constanta) (2010);
  - Linha ferroviária Budapeste-Viena (2010), troço transfronteiriço;
  - Linha ferroviária Břeclav-Praga-Nuremberga (2010), com Nuremberga-Praga como troço transfronteiriço;
  - Eixo ferroviário Praga-Linz (2016).
23. Eixo ferroviário Gdansk-Varsóvia-Brno/Bratislava-Viena <sup>2</sup>
- Linha ferroviária Gdansk-Varsóvia-Katowice (2015);
  - Linha ferroviária Katowice-Břeclav (2010);
  - Linha Katowice-Zilina-Nove Misto n.V. (2010).
24. Eixo ferroviário Lyon/Génova-Basileia-Duisburg-Roterdão/Antuérpia
- Lyon-Mulhouse-Mülheim <sup>3</sup> com Mulhouse-Mülheim como troço transfronteiriço (2018);
  - Génova-Milão/Novara-fronteira suíça (2013);
  - Basileia-Karlsruhe (2015);
  - Frankfurt-Mannheim (2012);
  - Duisburg-Emmerich (2009) <sup>4</sup>;
  - "Ferrovia do Reno" Rheidt-Antuérpia, troço transfronteiriço (2010).

---

<sup>1</sup> Este eixo principal corresponde, em grande parte, à definição do corredor pan-europeu IV.

<sup>2</sup> Este eixo principal corresponde, em grande parte, à definição do corredor pan-europeu VI.

<sup>3</sup> Compreendendo o comboio de alta velocidade Reno-Ródano, sem o ramo ocidental.

<sup>4</sup> O projecto n.º 5 (linha de Betuwe) liga Roterdão a Emmerich.

- 
25. Eixo de auto-estrada de Gdansk-Brno/Bratislava-Viena <sup>1</sup>
- Auto-estrada Gdansk-Katowice (2010);
  - Auto-estrada Katowice-Brno/Zilina (2010), troço transfronteiriço;
  - Auto-estrada Brno-Viena (2009), troço transfronteiriço.
26. Eixo ferroviário/rodoviário Irlanda/Reino Unido/Europa continental
- Eixo rodo/ferroviário que liga Dublin ao Norte (Belfast-Larne) e ao Sul (Cork) (2010)<sup>2</sup>,
  - Eixo rodo/ferroviário Hull-Liverpool (2015);
  - Linha ferroviária Felixstowe-Nuneaton (2011);
  - Linha ferroviária Crewe-Holyhead (2008)
27. "Rail Baltica" – Eixo Varsóvia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsínquia
- Varsóvia-Kaunas (2010);
  - Kaunas-Riga (2014);
  - Riga-Tallinn (2016).
28. "Eurocaprail" no eixo Bruxelas-Luxemburgo-Estrasburgo
- Bruxelas-Luxemburgo-Estrasburgo (2012).

---

<sup>1</sup> Este eixo principal corresponde, em grande parte, à definição do corredor pan-europeu VI.

<sup>2</sup> Incluindo o projecto n.º 13 de Essen: ligação rodoviária Irlanda/Reino Unido/Benelux.

## 29. Eixo do corredor intermodal jónico/adriático

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

## 30. Via de navegação interior Sena-Escalda

- Melhoramentos da navegabilidade Deulemont-Gand (2012-2014-2016);
- Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016).

Entre parênteses figura a data previamente acordada para a conclusão dos trabalhos. As datas de conclusão dos trabalhos dos projectos n.ºs 1 a 20 e 30 e a descrição pormenorizada dos troços são as constantes do relatório do Grupo de Alto Nível, quando efectivamente indicadas."

---