



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

---

*Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar*

---

**2011/0294(COD)**

15.10.2012

## **PARECER**

da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho  
relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia  
de transportes  
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Relatora de parecer: Elena Oana Antonescu

PA\_Legam

## JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

### Introdução

Os transportes são a espinha dorsal de uma economia próspera e uma peça fundamental para a coesão social e a integração na nossa sociedade.

As deficiências na rede transeuropeia de transportes (RTE-T) têm um impacto substancial na livre circulação de mercadorias e pessoas. Uma infraestrutura de transporte acessível e eficiente é essencial para garantir serviços de transporte operacionais, é fundamental para a liberdade de circulação e é vital para a capacidade de todas as regiões da União Europeia se manterem competitivas no Mercado Único Europeu. Uma condição indispensável para o bom funcionamento de um sistema de transportes é a existência de uma infraestrutura inteligente. Os investimentos em infraestruturas têm um período de reembolso muito longo e oferecem vantagens se construídos corretamente e planeados para muitas gerações.

### Elementos-chave para uma melhor RTE-T

A relatora de parecer concorda, em princípio, com o conceito dual de uma rede principal e uma rede global que se complementem. A rede principal irá determinar em larga medida o caráter e a natureza da rede global. Contudo, dado o longo prazo de realização até 2030 e 2050, será difícil olhar para um futuro tão longínquo e trabalhar com prazos vinculativos.

A relatora de parecer considera que o objetivo das orientações é melhorar a conectividade e, portanto, o funcionamento do Mercado Único, possibilitando o crescimento económico e a mobilidade, o que é vital para a qualidade de vida dos cidadãos europeus.

Quanto à escolha dos projetos, a relatora de parecer é da opinião que o ponto de partida nas várias zonas geográficas da União Europeia pode ser diferente. Por conseguinte, uma abordagem diferenciada e equilibrada é extremamente necessária tendo em conta esta situação, bem como as necessidades futuras das respetivas regiões e Estados-Membros e o caráter complementar dos diversos meios de transporte. Por exemplo, as redes ferroviárias e de navegação fluvial apresentam, do ponto de vista ambiental, uma potencial vantagem sobre o transporte rodoviário, mas nunca poderão igualar a capilaridade deste último, que certamente permanece insubstituível para as zonas ou pontos de entrega pior conectados ou mais remotos, para cobrir a última distância, por exemplo, até aos transportes marítimos e fluviais, e também no caso de distâncias mais curtas e menores quantidades de carga.

O uso de combustíveis fósseis na maioria dos meios de transporte tem sido tradicionalmente dominante, mas tal começou a mudar: eletricidade verde, combustíveis alternativos, veículos EURO 5 e 6 com emissões drasticamente reduzidas e uma maior eficiência em todos os meios de transporte devem proporcionar melhores opções para o futuro.

Completar as ligações em falta, tal como as conexões transfronteiriças e pontos de estrangulamento, seria uma possibilidade viável, produzindo, assim, valor acrescentado europeu, mas esta questão não é meramente de infraestrutura. Tal deveria ser combinado com reformas administrativas, acelerando os procedimentos nas fronteiras. A relatora encoraja, por isso, a Comissão a prosseguir os esforços em curso neste sentido.

Nas áreas urbanas, o transporte causa problemas de engarrafamento, ruído e poluição do ar. Estes elementos têm um efeito negativo na qualidade do ar e na qualidade de vida nas cidades, que atualmente atraem e, no futuro, continuarão a atrair ainda mais pessoas, de acordo com as projeções demográficas. As melhorias nas emissões de gases de escape tanto de veículos de passageiros como de veículos pesados têm diminuído devido à crescente procura de transportes, pelo que um maior uso de veículos com emissões baixas ou até nulas nas cidades poderá ser uma solução. A procura de transportes é muito sensível, razão pela qual há que oferecer ao público alternativas convincentes para permitir as mudanças necessárias.

A relatora de parecer acolhe com satisfação os esforços intentados pela Comissão no artigo n.º 5 para fazer uma utilização eficiente das infraestruturas em termos de recursos. Deverá ser rentável para os atores envolvidos e estar de acordo com o que o Parlamento Europeu venha a adotar em relação ao roteiro para uma utilização eficiente dos recursos. Tal deverá incluir o uso de sistemas de transporte inteligentes, navegação por satélite, melhor logística (hoje 25% dos veículos pesados ainda circulam vazios), transferências intermodais suaves, que permita a cada meio de transporte tirar partido das suas próprias qualidades e a continuação da investigação e desenvolvimento neste campo.

Construir infraestruturas sob a forma de vias ferroviárias, autoestradas, etc., pode ter consequências substanciais para os habitats naturais e pode contribuir para pôr em perigo a existência de certas espécies animais. A proteção da biodiversidade tem um impacto chave na viabilidade dos nossos ecossistemas e nos benefícios que estes nos proporcionam. As descobertas sobre as consequências negativas para a biodiversidade devem, por isso, ser atentamente tidas em conta ao planear, construir e financiar as infraestruturas de transporte.

A relatora de parecer considera que a revisão da implementação da rede principal levada a cabo pela Comissão até 31 de dezembro de 2023 deverá ter em conta a situação económica e orçamental da União e de cada Estado-Membro, e deverá também avaliar, em concertação com os Estados-Membros, se a rede principal deverá ser modificada tendo em consideração os desenvolvimentos nos fluxos de transporte e no planeamento dos investimentos nacionais.

## **ALTERAÇÕES**

A Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar insta a Comissão dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

### **Alteração 1**

#### **Proposta de regulamento Considerando 3**

*Texto da Comissão*

(3) Estes objetivos específicos devem ser alcançados através do estabelecimento de interligações e da interoperabilidade entre as redes de transporte nacionais, de uma forma eficiente em termos de recursos.

*Alteração*

(3) Estes objetivos específicos devem ser alcançados através do estabelecimento de interligações e da interoperabilidade entre as redes de transporte nacionais, de uma forma eficiente em termos de recursos. ***A interoperabilidade ferroviária pode ser promovida por soluções inovadoras que melhorem a compatibilidade entre os diferentes sistemas, como o equipamento de bordo e vias férreas de bitolas múltiplas.***

*Justificação*

*No Regulamento, há que considerar soluções inovadoras para a melhoria da interoperabilidade.*

**Alteração 2**

**Proposta de regulamento  
Considerando 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(5-A) A política relativa às redes transeuropeias de transporte deve contribuir para os objetivos climáticos da UE para 2050 de acordo com a Comunicação da Comissão sobre um «Roteiro de Transição para uma Economia Hipocarbónica Competitiva em 2050». Nesse sentido, os objetivos correspondentes devem ser tomados como base para definir critérios específicos com vista à implementação dos projetos e à atribuição de fundos.***

**Alteração 3**

**Proposta de regulamento  
Considerando 11**

*Texto da Comissão*

(11) A rede principal deve ser prioritariamente identificada e implementada no quadro previsto pela rede global até 2030. Deve constituir a espinha dorsal da rede de transportes multimodal e estimular o desenvolvimento de toda a rede global. Deve permitir que a ação da União se concentre nos componentes da rede transeuropeia de transportes com maior valor acrescentado europeu, nomeadamente os troços transfronteiriços, as ligações em falta, as interligações multimodais e os principais estrangulamentos.

*Alteração*

(11) A rede principal deve ser prioritariamente identificada e implementada no quadro previsto pela rede global até 2030. Deve constituir a espinha dorsal da rede de transportes multimodal e estimular o desenvolvimento de toda a rede global. Deve permitir que a ação da União se concentre nos componentes da rede transeuropeia de transportes com maior valor acrescentado europeu ***e no objetivo de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa gerados pelos transportes***, em particular os troços transfronteiriços, as ligações em falta, as interligações multimodais e os principais estrangulamentos.

**Alteração 4**

**Proposta de regulamento  
Considerando 23-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(23-A) A legislação da União sobre as orientações relativas à RTE-T deve garantir que os projetos de infraestruturas da União terão também adequadamente em conta os aspetos ambientais e de biodiversidade, adotando, ao mesmo tempo, ações mensuráveis no sentido de uma economia caracterizada por baixas emissões de carbono, resistência às alterações climáticas e uma utilização eficiente dos recursos. As redes transeuropeias de transporte devem igualmente contribuir para o cumprimento dos objetivos da Estratégia Europa 2020 e favorecer a transição para uma economia hipocarbónica.***

**Alteração 5**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – alínea e)**

*Texto da Comissão*

(e) «Valor acrescentado europeu», em relação a um projeto, o valor resultante da intervenção da União, que se acrescenta ao valor que, de outro modo, teria sido criado pela ação isolada de um Estado-Membro;

*Alteração*

(e) «Valor acrescentado europeu», em relação a um projeto, o valor resultante da intervenção da União, que se acrescenta ao valor que, de outro modo, teria sido criado pela ação isolada de um Estado-Membro.  
***Este valor acrescentado deverá contribuir para o cumprimento dos objetivos da Estratégia Europa 2020 e do Roteiro de Transição para uma Economia Hipocarbónica Competitiva em 2050;***

**Alteração 6**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 1 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

1. O objetivo da rede transeuropeia de transportes é permitir serviços e operações de transporte que:

*Alteração*

1. O objetivo da rede transeuropeia de transportes é ***reforçar a coesão territorial da União, contribuir para a implementação total do Mercado Único Europeu, bem como*** permitir serviços e operações de transporte que:

**Alteração 7**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4 – n.º 1 – alínea a)**

*Texto da Comissão*

(a) Satisfazem as necessidades de mobilidade e de transporte dos seus utilizadores no território da União e nas relações com países terceiros, contribuindo, assim, para maiores níveis de crescimento económico e de competitividade;

*Alteração*

(a) Satisfazem as necessidades de mobilidade e de transporte dos seus utilizadores no território da União e nas relações com países terceiros, contribuindo, assim, para maiores níveis de crescimento económico e de competitividade ***da União numa perspetiva global;***

## Alteração 8

### Proposta de regulamento

#### Artigo 4 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(a-A) Melhoram a livre circulação de mercadorias e de pessoas no mercado interno e oferecem serviços de mobilidade de alta qualidade, utilizando os recursos de forma mais eficiente;***

## Alteração 9

### Proposta de regulamento

#### Artigo 4 – n.º 1 – alínea b)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(b) São economicamente eficientes, contribuem para os objetivos de baixo teor de carbono e de transportes não poluentes e para a segurança dos combustíveis e proteção do ambiente; são seguros e satisfazem elevados padrões de qualidade, tanto ao nível do transporte de passageiros como de mercadorias;

(b) São economicamente eficientes, contribuem para os objetivos de baixo teor de carbono e de transportes não poluentes e para a segurança dos combustíveis e proteção do ambiente, ***reduzem as emissões de gases com efeito de estufa em conformidade com os objetivos climáticos da UE 2050 e do «Roteiro de Transição para uma Economia Hipocarbónica Competitiva em 2050»***, são seguros e satisfazem elevados padrões de qualidade, tanto ao nível do transporte de passageiros como de mercadorias;

## Alteração 10

### Proposta de regulamento

#### Artigo 4 – n.º 1 – alínea c)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(c) Promovem os mais avançados conceitos tecnológicos e operacionais;

(c) Promovem os mais avançados conceitos tecnológicos e operacionais ***para todos os tipos de transporte;***



## Alteração 11

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 1 – alínea d)

#### *Texto da Comissão*

(d) Oferecem acessibilidade adequada a todas as regiões da União, promovendo, assim, a coesão social, económica e territorial e apoiando o crescimento inclusivo.

#### *Alteração*

(d) Oferecem acessibilidade adequada **e conectividade** a todas as regiões da União, promovendo, assim, a coesão social, económica e territorial e apoiando o crescimento inclusivo.

## Alteração 12

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 1 – alínea d-A) (nova)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***(d-A) Diminuem o impacto no ambiente e em recursos fundamentais do património natural, como a água, o solo e os ecossistemas;***

## Alteração 13

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 2 – alínea a)

#### *Texto da Comissão*

(a) A interligação e a interoperabilidade das redes de transportes nacionais;

#### *Alteração*

(a) A interligação e a interoperabilidade das redes de transportes nacionais, ***bem como as vias de circulação transfronteiriças;***

## Alteração 14

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 2 – alínea c)

*Texto da Comissão*

(c) O desenvolvimento de todos os modos de transporte, de uma forma consistente, que garanta transportes sustentáveis e economicamente eficientes a longo prazo;

*Alteração*

(c) O desenvolvimento de todos os modos de transporte de uma forma consistente **com os objetivos climáticos da UE e** que garanta transportes sustentáveis e economicamente eficientes a longo prazo;

**Alteração 15**

**Proposta de regulamento  
Artigo 4 – n.º 2 – alínea e)**

*Texto da Comissão*

(e) A utilização eficiente da infraestrutura;

*Alteração*

(e) A utilização eficiente **e adequada** da infraestrutura **moderna**;

**Alteração 16**

**Proposta de regulamento  
Artigo 4 – n.º 2 – alínea f)**

*Texto da Comissão*

(f) A **promoção** de uma utilização alargada dos **transportes** com impacto mais neutro em carbono;

*Alteração*

(f) A **necessidade de promover** uma utilização **mais** alargada dos **modos de transporte** com **o** impacto mais neutro **possível** em carbono;

**Alteração 17**

**Proposta de regulamento  
Artigo 4 – n.º 2 – alínea j)**

*Texto da Comissão*

(j) A criação de uma infraestrutura de transporte que reflete as situações específicas nas diferentes zonas da União e permite uma cobertura equilibrada das regiões europeias, incluindo as regiões ultraperiféricas e demais regiões

*Alteração*

(j) A criação de uma infraestrutura de transporte que reflete as situações específicas nas diferentes zonas da União e permite uma cobertura equilibrada das regiões europeias, incluindo as regiões ultraperiféricas, **montanhosas e isoladas** e

periféricas;

demais regiões periféricas;

### *Justificação*

*Convém fazer uma referência específica às regiões montanhosas que, por serem de difícil acesso e pelo facto de serem frequentemente zonas sensíveis do ponto de vista ambiental, requerem uma atenção especial. Por outro lado, existem zonas isoladas que, apesar de não se encontrarem na periferia, são periféricas no sentido mais amplo do termo e têm uma problemática particular que cabe destacar.*

## **Alteração 18**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 2 – alínea k-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(k-A) O desenvolvimento de infraestruturas que sejam sensíveis à necessidade de proteger zonas de valor ecológico e a biodiversidade.***

## **Alteração 19**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2-A. Estes objetivos devem ser tomados como base para definir critérios específicos com vista à implementação dos projetos e à atribuição de fundos.***

## **Alteração 20**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Os Estados-Membros e, conforme aplicável, as autoridades regionais e locais, os gestores de infraestruturas, os operadores de transporte e outras entidades

Os Estados-Membros e, conforme aplicável, as autoridades regionais e locais, os gestores de infraestruturas, os operadores de transporte e outras entidades

públicas e privadas, devem planear, desenvolver e explorar a rede transeuropeia de transportes de um modo eficiente do ponto de vista dos recursos, mediante o seguinte:

públicas e privadas, devem planear, desenvolver e explorar a rede transeuropeia de transportes de um modo eficiente *e sustentável* do ponto de vista dos recursos, mediante o seguinte:

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Artigo 5 – alínea b)

#### *Texto da Comissão*

(b) Implantação alargada das novas tecnologias e dos sistemas de transporte inteligentes;

#### *Alteração*

(b) Implantação alargada das novas tecnologias e das aplicações dos sistemas de transporte inteligentes *a fim de apoiar uma condução eficiente, por exemplo, eliminando os engarrafamentos e estrangulamentos perto das zonas urbanas ou passagens transfronteiriças*;

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Artigo 5 – alínea g-A) (nova)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

*(g-A) Promoção de programas para a segurança e redução do risco e incidência de acidentes;*

## Alteração 23

### Proposta de regulamento Artigo 10 – alínea c)

#### *Texto da Comissão*

(c) Eliminar as barreiras administrativas e técnicas, nomeadamente à interoperabilidade da rede e à competitividade;

#### *Alteração*

(c) Eliminar as barreiras administrativas e técnicas, nomeadamente à interoperabilidade *e interconexão* da rede e à competitividade - *um passo em frente no sentido da completa implementação do*

## **Alteração 24**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 10 – alínea d)**

*Texto da Comissão*

(d) Assegurar a melhor integração possível dos modos de transporte;

*Alteração*

(d) Assegurar a melhor integração possível dos modos de transporte ***de acordo com as condições e necessidades no local;***

## **Alteração 25**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 10 – alínea f)**

*Texto da Comissão*

(f) ***Melhorar*** ou manter a qualidade da infraestrutura em termos de eficiência, segurança, ***condições climáticas*** e, se aplicável, resistência a catástrofes, desempenho ambiental, condições sociais, acessibilidade para todos os utilizadores, qualidade dos serviços e continuidade dos fluxos de tráfego;

*Alteração*

(f) ***Mitigar o impacto do clima, melhorar*** ou manter a qualidade da infraestrutura em termos de eficiência, segurança e, se aplicável, resistência a catástrofes, desempenho ambiental, condições sociais, acessibilidade para todos os utilizadores, qualidade dos serviços e continuidade dos fluxos de tráfego;

## **Alteração 26**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 17 – n.º 3 – alínea a)**

*Texto da Comissão*

(a) Os rios, canais e lagos cumprem os requisitos mínimos aplicáveis às vias navegáveis da classe IV, tal como previsto no acordo europeu sobre as principais vias navegáveis interiores de importância internacional (AGN), no que respeita à nova classificação das vias fluviais e garantem uma altura livre contínua sob

*Alteração*

(a) Os rios, canais e lagos cumprem os requisitos mínimos aplicáveis às vias navegáveis da classe IV, tal como previsto no acordo europeu sobre as principais vias navegáveis interiores de importância internacional (AGN), no que respeita à nova classificação das vias fluviais e garantem uma altura livre contínua sob pontes ***quando aplicável, sem impedir a***

pontes.

*realização dos objetivos ambientais, pelo menos, da Diretiva do Conselho 92/43/CEE, de 21 de maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens\*, das Diretivas do Parlamento Europeu e do Conselho 2000/60/CE de 23 de outubro de 2000 que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água\*\*, e 2009/147/ CE, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens\*\*\*;*

---

*\* JO L 206 de 22.7.1992, p. 7.*

---

*\*\*JO L 327 de 22.12.2000, p. 1.*

---

*\*\*\* JO L 20 de 26.01.10, p. 7.*

## **Alteração 27**

### **Proposta de regulamento Artigo 18 – alínea a)**

#### *Texto da Comissão*

(a) no caso de vias fluviais existentes: a execução das medidas necessárias para dar cumprimento às normas aplicáveis às vias navegáveis interiores da classe IV;

#### *Alteração*

(a) no caso de vias fluviais existentes: a execução das medidas necessárias para dar cumprimento às normas aplicáveis às vias navegáveis interiores da classe IV ***quando aplicável, sem impedir a realização dos objetivos ambientais, pelo menos, da Diretiva do Conselho 92/43/CEE, de 21 de maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens, das Diretivas do Parlamento Europeu e do Conselho 2000/60/CE de 23 de outubro de 2000 que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água, e 2009/147/ CE, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens\*\*\*;***

\* JO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

---

\*\* JO L 327 de 22.12.2000, p. 1.

---

\*\*\* JO L 20 de 26.01.10, p. 7.

## Alteração 28

### Proposta de regulamento Artigo 18 – alínea b)

#### *Texto da Comissão*

(b) quando aplicável, o cumprimento de normas mais rigorosas do que as estabelecidas para as vias navegáveis interiores da classe IV, ***de modo a satisfazer as exigências do mercado;***

#### *Alteração*

(b) quando aplicável, ***de modo a satisfazer as exigências do mercado***, a execução das medidas necessárias para dar cumprimento às normas aplicáveis às vias navegáveis interiores da classe IV, ***sem impedir a realização dos objetivos ambientais, pelo menos, da Diretiva do Conselho 92/43/CEE, de 21 de maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens\*, das Diretivas do Parlamento Europeu e do Conselho 2000/60/CE de 23 de outubro de 2000 que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água, e 2009/147/CE, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens\*\*\*;***

---

\* JO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

---

\*\* JO L 327 de 22.12.2000, p. 1.

---

\*\*\* JO L 20 de 26.01.10, p. 7.

## Alteração 29

### Proposta de regulamento Artigo 18 – n.º 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-A. Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem utilizar a abordagem integrada para planificar projetos de vias navegáveis interiores, especialmente quando se candidatarem a (co-) financiamento no âmbito dos programas da UE.***

### **Alteração 30**

#### **Proposta de regulamento**

**Artigo 29 – n.º 2 – alínea a) – subalínea ii-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(ii-A) Se o aeroporto for de importância estratégica para a região em causa.***

#### *Justificação*

*Todos os aeroportos de importância estratégica para as regiões devem ser incluídos nestas orientações, pelo menos na rede global.*

### **Alteração 31**

#### **Proposta de regulamento**

**Artigo 39 – alínea e-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(e-A) Promover medidas de redução do ruído na origem;***

### **Alteração 32**

#### **Proposta de regulamento**

**Artigo 40**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem ter em devida conta a

Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem ter em devida conta a



necessidade de garantir que a infraestrutura de transporte oferece um nível elevado de segurança na movimentação de passageiros e mercadorias.

necessidade de garantir que a infraestrutura de transporte oferece um nível elevado de segurança na movimentação de passageiros e mercadorias. ***É necessário consolidar e reforçar a segurança do transporte, através da cooperação entre Estados-Membros e os principais atores internacionais.***

### **Alteração 33**

#### **Proposta de regulamento Artigo 41 – n.º 1**

##### *Texto da Comissão*

No planeamento da infraestrutura, os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem ter em devida conta as avaliações de riscos e as medidas de adaptação que melhoram adequadamente a resistência às alterações climáticas, designadamente em caso de chuvadas, cheias, tempestades, temperaturas elevadas e ondas de calor, períodos de seca, inundações e maremotos, em conformidade com quaisquer requisitos que possam ter sido definidos na legislação aplicável da União.

##### *Alteração*

No planeamento da infraestrutura, os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem ter em devida conta as avaliações de riscos e as medidas de adaptação que melhoram adequadamente a resistência às alterações climáticas, designadamente em caso de chuvadas, cheias, tempestades, ***temperaturas elevadas ou baixas e ondas de calor ou de frio***, períodos de seca, inundações e maremotos, em conformidade com quaisquer requisitos que possam ter sido definidos na legislação aplicável da União.

### **Alteração 34**

#### **Proposta de regulamento Artigo 42**

##### *Texto da Comissão*

Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem efetuar a avaliação ambiental de planos e projetos em conformidade com o disposto, nomeadamente, nas Diretivas 85/337/CEE do Conselho, de 27 de junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente, e 92/43/CEE do Conselho, de

##### *Alteração*

Os Estados-Membros e outros promotores de projetos devem efetuar a avaliação ambiental de planos e projetos em conformidade com o disposto, nomeadamente, nas Diretivas 85/337/CEE do Conselho, de 27 de junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projetos públicos e privados no ambiente, 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, e nas Diretivas 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água, 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, e 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens, de modo a evitar ou, quando tal não for possível, minimizar ou compensar os impactos negativos no ambiente, designadamente a fragmentação da paisagem, a impermeabilização dos solos, a poluição do ar e da água e o ruído, assim como proteger eficazmente a biodiversidade.

21 de maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens, e nas Diretivas 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água, 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, e 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens, de modo a evitar ou, quando tal não for possível, minimizar ou compensar os impactos negativos no ambiente, designadamente a fragmentação da paisagem, **redução dos habitats naturais, barreiras à migração, colisão de veículos com animais**, a impermeabilização dos solos, a poluição do ar e da água e o ruído, assim como proteger eficazmente a biodiversidade.

*Os novos programas de infraestruturas e projetos individuais têm que cumprir a legislação da União relativa à proteção ambiental, ruído, água e proteção da flora e da fauna, e a planificação da infraestrutura deve ser melhorada mediante a identificação dos impactos na rede Natura 2000, nomeadamente graças à utilização dos sistemas de informação da Comissão sobre a infraestrutura transeuropeia de transportes (TENtec) e da rede Natura 2000.*

*As autoridades competentes dos Estados-Membros e os demais promotores de projetos devem garantir que a legislação correspondente se aplica transfronteiras.*

*A Comissão deve fomentar um diálogo e uma cooperação eficientes entre as autoridades competentes dos Estados-Membros, sem aumentar, não obstante, o ónus administrativo.*

## Alteração 35

### Proposta de regulamento Artigo 43

#### *Texto da Comissão*

A infraestrutura de transportes deve proporcionar a mobilidade e acessibilidade contínua a todos os utilizadores, em especial os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida e os passageiros com deficiência.

#### *Alteração*

A infraestrutura de transportes deve proporcionar a mobilidade e acessibilidade contínua a todos os utilizadores, em especial os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida e os passageiros com deficiência. ***Os Estados-Membros e os promotores de projetos devem prestar a devida atenção no sentido de garantir que a infraestrutura de transporte seja acessível a todos os utilizadores.***

#### *Justificação*

*Convém explicitar que cabe aos Estados-Membros e aos promotores de projetos velar por que a infraestrutura de transporte seja acessível a todos os utilizadores, e em particular às pessoas com mobilidade reduzida.*

## Alteração 36

### Proposta de regulamento Artigo 45 – n.º 2 – alínea c) – travessão 1

#### *Texto da Comissão*

– criação de áreas de descanso aproximadamente a cada 50 km nas auto-estradas de modo a, entre outras coisas, oferecer espaço de estacionamento suficiente aos utilizadores profissionais da estrada, com um nível de segurança adequado;

#### *Alteração*

Criação de áreas de descanso aproximadamente a cada 50 km nas autoestradas, ***dependendo da procura***, de modo a ***melhorar a segurança rodoviária*** e, entre outras coisas, oferecer espaço de estacionamento suficiente aos utilizadores profissionais da estrada, com um nível de segurança adequado;

## Alteração 37

### Proposta de regulamento Artigo 52 – n.º 2

*Texto da Comissão*

2. A plataforma de corredor deve ser composta pelos representantes dos Estados-Membros em causa e, conforme adequado, por outras entidades públicas e privadas. Em qualquer caso, os gestores de infraestruturas implicados, tal como definido na Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança, devem participar na plataforma de corredor.

*Alteração*

2. A plataforma de corredor deve ser composta pelos representantes **das autoridades competentes** dos Estados-Membros em causa e, conforme adequado, por outras entidades públicas e privadas. Em qualquer caso, os gestores de infraestruturas implicados, tal como definido na Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança, devem participar na plataforma de corredor.

**Alteração 38**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 53 – n.º 1 – alínea e) – travessão 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***– medidas para estabelecer procedimentos de consulta pública no tocante ao desenvolvimento de projetos de interesse comum do corredor, em particular quando digam respeito a troços transfronteiriços. O coordenador velará por que, na planificação de novas infraestruturas, seja realizada uma consulta pública extensa com todas as partes interessadas e com a sociedade civil.***

*Justificação*

*No passado, alguns projetos sofreram atrasos e contestação por não terem sido submetidos a um extenso procedimento de informação e consulta pública. Convém, por isso, aproveitar a nova figura do coordenador dos corredores para, em primeiro lugar, promover uma ampla consulta com a sociedade civil, e, a partir de uma perspetiva supranacional, superar os obstáculos ao desenvolvimento dos projetos de interesse comum.*

## PROCESSO

<b>Título</b>	Desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes
<b>Referências</b>	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 15.11.2011
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 15.11.2011
<b>Relator(a) de parecer</b> Data de designação	Elena Oana Antonescu 15.12.2011
<b>Exame em comissão</b>	21.6.2012
<b>Data de aprovação</b>	10.10.2012
<b>Resultado da votação final</b>	+: 57 –: 0 0: 2
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Romana Jordan, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zanoni