



Bruxelles, 6 decembrie 2022
(OR. en)

15664/22

**Dosar interinstituțional:
2021/0420(COD)**

**TRANS 772
CODEC 1934**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Delegațiile
Nr. doc. ant.:	ST 15058/22 + Addendumuri
Nr. doc. Csie:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 – Abordare generală

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor textul pe baza căruia Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) a convenit asupra unei abordări generale cu privire la propunerea sus-menționată în cadrul reuniunii sale din 5 decembrie 2022.

Abordarea generală cuprinde și anexele, astfel cum figurează în addendumurile la ST 15058/22, care nu suferă modificări.

2021/0420 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de
modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de
abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 172,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

¹ JO C [...].

² JO C [...].

- (1) Comunicarea Comisiei intitulată „Pactul verde european”³ din decembrie 2019 stabilește un obiectiv al neutralității climatice care trebuie atins de Uniune până în 2050, precum și un obiectiv clar de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030, în comparație cu nivelurile din 1990. Acestea sunt stabilite ca obiectiv în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului⁴.
- (2) Emisiile din sectorul transporturilor reprezintă aproximativ 25 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii, înregistrându-se o creștere a lor în ultimii ani. Prin urmare, Pactul verde european prevede o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, astfel încât Uniunea să devină o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050, acționând totodată în direcția obiectivului ambițios de reducere la zero a poluării⁵.
- (3) Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”⁶ stabilește etape principale care au scopul de a ghida sistemul european de transport către realizarea obiectivelor privind o mobilitate durabilă, inteligentă și rezilientă. Aceasta prevede că traficul feroviar de marfă ar trebui să își crească cota de piață cu 50 % până în 2030 și să se dubleze până în 2050; transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte ar trebui să își crească cota de piață cu 25 % până în 2030 și cu 50 % până în 2050; traficul pe calea ferată de mare viteză ar trebui să se dubleze până în 2030 și să se tripleze până în 2050; cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero și 80 000 de camioane cu emisii zero ar trebui să fie în funcțiune pe căile rutiere ale Uniunii până în 2030 și aproape toate autoturismele, camionetele, autobuzele și vehiculele grele noi ar trebui să aibă emisii zero până în 2050; călătoriile colective programate cu o lungime de sub 500 de km ar trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul Uniunii; până în 2030, în Europa ar trebui să existe cel puțin 100 de orașe neutre din punct de vedere climatic.

³ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Pactul verde european, COM(2019) 640 final/3.

⁴ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

⁵ Comunicarea Comisiei intitulată „Calea către o planetă sănătoasă pentru toți – Plan de acțiune al UE: «Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului»” din 12 mai 2021, COM(2021) 400 final.

⁶ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, COM(2020) 789 final/2.

- (4) Realizarea rețelei transeuropene de transport creează condițiile favorizante în ceea ce privește baza infrastructurii care permite ca toate modurile de transport să devină mai durabile, mai accesibile ca preț și mai favorabile incluziunii, ca alternativele durabile să fie puse la dispoziție pe scară largă în cadrul unui sistem de transport multimodal și ca stimulentele adecvate pentru a impulsiona tranziția să fie create, în special prin asigurarea unei tranziții echitabile, în conformitate cu obiectivele prezentate în Recomandarea (UE) [...] a Consiliului din 16 iunie 2022 privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică⁷.
- (5) Planificarea, dezvoltarea și exploatarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să permită forme de transport durabile, să ofere soluții de transport multimodale și interoperabile îmbunătățite și o integrare intermodală sporită a întregului lanț logistic, contribuind astfel la buna funcționare a pieței interne prin crearea arterelor necesare fluidizării fluxurilor de transport de pasageri și de mărfuri în întreaga Uniune. În plus, rețeaua ar trebui să vizeze consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale prin asigurarea accesibilității și conectivității tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv o mai bună conectivitate a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate. Dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ar trebui, de asemenea, să permită o mobilitate neîntreruptă, sigură și durabilă a mărfurilor și a persoanelor, în întreaga lor diversitate, și ar trebui să contribuie în continuare la creșterea economică și a competitivității într-o perspectivă globală, prin instituirea interconexiunilor și a interoperabilității între rețelele de transport naționale într-un mod durabil și eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor.
- (6) Creșterea traficului a dus la creșterea gradului de congestionare în transportul internațional. Pentru a asigura mobilitatea internațională a mărfurilor și pasagerilor, capacitatea rețelei transeuropene de transport și utilizarea acestei capacități ar trebui optimizate și, dacă este cazul, extinse prin eliminarea blocajelor de infrastructură și prin remedierea legăturilor lipsă din infrastructură în interiorul statelor membre și între acestea și, după caz, în țările învecinate și ținând seama de negocierile în curs cu țările candidate și potențial candidate.

⁷ [ST 9107/22], (JO C 243, 27.6.2022, p. 35).

- (7) Rețeaua transeuropeană de transport se compune în mare măsură din infrastructura deja existentă. Pentru a îndeplini în totalitate obiectivele noii politici privind o rețea transeuropeană de transport, ar trebui instituite o serie de cerințe uniforme în materie de infrastructură.
- (8) Proiectele de interes comun ar trebui să contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin întreținerea și modernizarea infrastructurilor existente și prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a acestora din punctul de vedere al resurselor. Proiectele de interes comun ar trebui să aibă o valoare adăugată demonstrată pe plan european. Aceste proiecte ar trebui, de asemenea, să fie viabile din punct de vedere economic. Proiectele din zonele slab populate, a căror viabilitate economică ar putea fi greu de demonstrat deoarece beneficiile în materie de coeziune socială și teritorială ar putea fi considerate ca fiind mai importante, ar trebui, cel puțin, să aducă o contribuție pozitivă la dezvoltarea rețelei, pe baza unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic, ținând seama de caracteristicile și constrângerile specifice ale zonei respective.
- (9) La implementarea proiectelor de interes comun, ar trebui să se acorde atenția cuvenită circumstanțelor specifice ale fiecărui proiect în cauză. În măsura posibilului, ar trebui să fie exploatate sinergiile cu alte politici, de exemplu, cu aspecte din turism, prin includerea în cadrul structurilor de inginerie civilă, cum ar fi podurile sau tunelurile, a unor infrastructuri pentru biciclete pentru trasee de ciclism, precum rutele EuroVelo, sau cu aspecte legate de securitate, prin includerea de noi tehnologii, cum ar fi senzorii în poduri.
- (10) Pentru a crea o infrastructură de transport eficientă și de înaltă calitate la nivelul tuturor modurilor de transport, dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să țină seama de securitatea și siguranța circulației pasagerilor și a mărfurilor, de contribuția la schimbările climatice și de impactul schimbărilor climatice și al eventualelor pericole naturale sau dezastre provocate de om asupra infrastructurii și accesibilității pentru toți utilizatorii transporturilor, în special în regiunile care sunt deosebit de afectate de efectele negative ale schimbărilor climatice.
- (11) eliminat.

- (12) La planificarea infrastructurii, statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să acorde atenția cuvenită evaluărilor riscurilor și măsurilor de adaptare care vizează îmbunătățirea rezilienței, de exemplu, la schimbările climatice, la pericolele naturale sau la dezastrele provocate de om. Prin oferirea de stimulente suplimentare pentru dezvoltarea unor forme durabile de transport și prin punerea în aplicare a unor standarde înalte pentru o infrastructură de transport verde, realizarea rețelei transeuropene de transport va veni în sprijinul principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative”, în sensul articolului 17 din Regulamentul privind taxonomia⁸.
- (13) Având în vedere evoluția necesităților în materie de infrastructură și obiectivele de decarbonizare ale Uniunii, precum și concluziile Consiliului European din iulie 2020, potrivit cărora cheltuielile Uniunii ar trebui să fie în concordanță cu obiectivele Acordului de la Paris și cu principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative”, proiectele de interes comun ar trebui să fie evaluate pentru a se asigura că politica TEN-T este coerentă cu obiectivele politicii Uniunii în domeniul transporturilor, al mediului și al climei. Statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să efectueze evaluări de mediu ale planurilor și proiectelor, care ar trebui să includă, în cazul proiectelor pentru care procesul de achiziție a evaluării de mediu nu a fost încă inițiat la data intrării în vigoare a prezentului regulament, evaluarea potrivit principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative”, pe baza celor mai recente orientări și bune practici disponibile.

⁸ Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088 (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 198, 22.6.2020, p. 13).

- (14) Proiectele de infrastructură în temeiul Regulamentului TEN-T ar trebui să fie reziliente la potențialul impact negativ al schimbărilor climatice prin intermediul unei evaluări a vulnerabilității și a riscurilor din perspectivă climatică, inclusiv prin măsuri de adaptare relevante. Proiectele pentru care se impune a fi efectuată o evaluare a impactului asupra mediului ar trebui să facă obiectul imunizării la schimbările climatice și ar trebui să integreze costurile emisiilor de gaze cu efect de seră și efectele pozitive ale măsurilor de atenuare a schimbărilor climatice în analiza cost-beneficiu. Imunizarea la schimbările climatice ar trebui realizată pe baza celor mai recente bune practici și orientări disponibile. Acest lucru contribuie la integrarea în deciziile de investiții și de planificare din cadrul bugetului Uniunii a riscurilor legate de schimbările climatice și a evaluărilor vulnerabilității la schimbările climatice și a adaptării la acestea. Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute în alte acte ale UE, în special în actele de punere în aplicare privind condițiile de alocare a unui sprijin financiar din partea Uniunii pentru proiectele de interes comun în temeiul Regulamentului (UE) 2021/1153, obligația de a efectua imunizarea la schimbările climatice ar trebui să se aplice numai în cazul proiectelor pentru care procesul de achiziție a evaluării impactului asupra mediului nu a fost încă inițiat la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- (15) Statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să desfășoare evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor în conformitate cu legislația relevantă, cu scopul de a evita sau, dacă evitarea nu este posibilă, de a atenua sau de a compensa efectele negative asupra mediului, cum ar fi fragmentarea peisajelor, etanșeizarea solurilor, poluarea aerului și a apei, zgomotul, precum și de a proteja biodiversitatea în mod eficace.
- (16) Interesele autorităților regionale și locale, precum și cele ale publicului vizat de un proiect de interes comun ar trebui luate în considerare în mod adecvat în etapele de planificare și de construcție a proiectelor.
- (17) Definirea rețelei transeuropene de transport ar trebui să se bazeze pe o metodologie comună și transparentă și ar trebui să reprezinte cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul Uniunii. Rețeaua ar trebui să fie multimodală, cu alte cuvinte să includă toate modurile de transport și conexiunile aferente, precum și sistemele relevante de gestionare a traficului și a informațiilor de călătorie.

- (18) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui dezvoltată progresiv, în trei etape, cu scopul general de a realiza o rețea multimodală și interoperabilă la nivel european, la standarde înalte de calitate, respectând în același timp obiectivele globale ale Uniunii în materie de neutralitate climatică și de mediu: finalizarea unei rețele centrale până în 2030, a unei rețele centrale extinse până în 2040 și a rețelei globale până în 2050, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.
- (19) Pe lângă termenele prevăzute pentru 2030 și 2050 care au fost deja introduse prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁹, ar trebui adăugat un termen intermediar, și anume 2040, pentru punerea în conformitate cu prezentul regulament a rețelei centrale extinse, care face parte din coridoarele europene de transport. Același termen intermediar ar trebui să se aplice și noilor standarde privind rețeaua centrală, care au fost introduse în plus față de cerințele din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, pentru a permite efectuarea investițiilor necesare în timp util. Punerea în aplicare a cerințelor, în special a celor care decurg din standardele nou introduse pentru infrastructura feroviară, poate necesita investiții financiare substanțiale.
- (20) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să fie o rețea de transport cu caracter paneuropean, care să asigure accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate, și să consolideze coeziunea socială, economică și teritorială dintre acestea. Cerințele privind infrastructura rețelei transeuropene de transport ar trebui stabilite pentru a promova dezvoltarea unei rețele de înaltă calitate în întreaga Uniune.

⁹ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

- (21) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să fie suficient de bine echipată cu infrastructură pentru combustibili alternativi pentru a se asigura că sprijină în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero, în conformitate cu termenele stabilite în Regulamentul (UE) [...] al Parlamentului European și al Consiliului [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi]¹⁰.
- (22) Pe lângă rețeaua centrală, ar trebui definită o rețea centrală extinsă pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei globale, care fac parte din coridoarele europene de transport.
- (23) Rețeaua centrală a fost identificată pe baza unei metodologii obiective de planificare. Prin intermediul acestei metodologii s-au identificat cele mai importante noduri urbane, porturi și aeroporturi, precum și puncte de trecere a frontierei. Ori de câte ori este posibil, aceste noduri trebuie conectate pe calea ferată și/sau pe căi rutiere cu rețeaua transeuropeană de transport, cu condiția ca acest lucru să fie viabil din punct de vedere economic și fezabil. Metodologia a asigurat interconectarea tuturor statelor membre și integrarea principalelor insule în rețeaua centrală.
- (24) Rețeaua centrală, având ca termen anul 2030, și rețeaua centrală extinsă, având ca termen anul 2040, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament, ar trebui să constituie baza rețelei de transport multimodale durabile, reprezentând cele mai importante noduri și legături din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu nevoile de trafic. Acestea ar trebui să stimuleze dezvoltarea întregii rețele globale și să permită ca măsurile luate de Uniune să se concentreze asupra acelor componente ale rețelei transeuropene de transport cu cea mai mare valoare adăugată europeană, în special tronsoanele transfrontaliere, legăturile lipsă, interconexiunile multimodale și blocajele majore.
- (25) Anumite standarde existente ale rețelei centrale ar trebui extinse la rețeaua centrală extinsă și la rețeaua globală, pentru a beneficia pe deplin de avantajele rețelei, pentru a spori interoperabilitatea între tipurile de rețea și pentru a permite un număr crescut de activități prin forme de transport mai durabile, inclusiv printr-o digitalizare îmbunătățită și prin alte soluții tehnologice.

¹⁰ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din [...] privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L [...]).

- (26) Derogările de la cerințele în materie de infrastructură aplicabile rețelei centrale, rețelei centrale extinse și rețelei globale ar trebui să fie posibile numai în cazuri justificate în mod corespunzător și sub rezerva anumitor condiții. Acestea ar trebui să includă cazurile în care investițiile nu pot fi justificate sau în care există constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică, de exemplu în regiunile ultraperiferice și în alte regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase sau în zonele slab populate, ori în zonele dens populate.
- (26a) O rețea izolată în sensul prezentului regulament ar trebui să însemne o rețea feroviară a unui stat membru, sau o parte a acesteia, cu un ecartament diferit de ecartamentul nominal standard european. Impunerea anumitor standarde și cerințe ale prezentului regulament unor astfel de rețele, sau unor părți ale acestora, nu ar fi justificată din punctul de vedere al raportului cost-beneficiu economic, dat fiind că caracteristicile acestor rețele decurg tocmai din separarea lor de alte rețele cu un ecartament diferit. Prin urmare, anumite standarde și cerințe feroviare nu ar trebui să se aplice acestor rețele.
- (27) Rețeaua de infrastructură terestră, instituită prin rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, ar trebui să se integreze în dimensiunea maritimă a rețelei transeuropene de transport. În acest scop, ar trebui creat un spațiu maritim european cu adevărat durabil, inteligent, fără sincope și rezilient, care ar trebui să fie pus în aplicare în strânsă cooperare cu strategiile europene macroregionale și pentru bazinele maritime și să înglobeze fostele „autostrăzi maritime”. Acesta ar trebui să cuprindă toate componentele infrastructurii maritime ale rețelei transeuropene de transport.
- (28) eliminat.

- (29) Coridoarele de transport feroviar de marfă instituite în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹ și coridoarele rețelei centrale definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 sunt instrumente de politică complementare, ce urmăresc obiective strâns legate între ele, în special pentru încurajarea unor servicii de transport durabile, eficiente și sigure. Deși cooperarea a fost fructuoasă în multe privințe, în unele cazuri s-au identificat suprapuneri ale activităților și nevoia de îmbunătățire a schimbului de informații. În plus, coridoarele de transport feroviar de marfă și coridoarele rețelei centrale nu sunt pe deplin aliniate din punct de vedere geografic, limitând posibilitatea coordonării, de exemplu cu privire la aspecte precum implementarea cerințelor în materie de infrastructură ale rețelei transeuropene de transport sau îmbunătățirea calității serviciilor feroviare. Prin urmare, există un important potențial neexploatat în materie de raționalizare, eficacitate sporită și sinergii.

¹¹ Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (JO L 276, 20.10.2010, p. 22).

- (30) Astfel cum se menționează în Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă”, integrarea coridoarelor rețelei centrale și a coridoarelor de transport feroviar de marfă în „coridoarele europene de transport” se impune în scopul de a spori sinergiile dintre planificarea infrastructurii și exploatarea transporturilor. În concordanță cu acest obiectiv, Comisia este încurajată să adopte, după caz, o propunere de revizuire în timp util a normelor privind alocarea capacității de transport feroviar de marfă, incluse în prezent în Regulamentul nr. 913/2010, pentru a asigura buna funcționare a transportului de marfă pe coridoare. Coridoarele europene de transport ar trebui să devină instrumentul pentru dezvoltarea unor fluxuri durabile și multimodale de transport de mărfuri și de persoane în Europa, precum și pentru dezvoltarea unei infrastructuri interoperabile de înaltă calitate și a performanței operaționale. Ca atare, acestea ar trebui să constituie și instrumentul de concretizare a viziunii de creare a unei rețele feroviare extrem de competitive la nivelul Uniunii.
- (30a) Pentru a garanta o înaltă calitate a serviciilor, ar trebui să se aplice noi cerințe operaționale pentru coridoarele de transport feroviar de marfă. În special, statele membre ar trebui să depună toate eforturile pentru a se asigura că timpul de staționare al trenurilor de marfă care traversează o frontieră între două state membre nu depășește, în medie, 25 de minute și că majoritatea trenurilor care traversează cel puțin o frontieră a unui coridor de transport de marfă ajung la destinație sau la frontiera externă a Uniunii la ora programată sau cu o întârziere mai mică de 30 de minute. Limita pentru timpul de staționare nu ar trebui să se aplice în cazul în care are loc o schimbare de ecartament. Nu ar trebui să se aplice nici la frontierele dintre două state membre în cazul în care controalele în temeiul Regulamentului (UE) 2016/399, care impune în special efectuarea de verificări asupra călătorilor din trenuri și asupra personalului feroviar de la bordul trenurilor de călători și de mărfuri care trec frontierele externe, nu au fost încă eliminate și în cazul în care verificările efectuate în trenuri în conformitate cu regulamentul menționat nu permit respectarea limitei de timp respective. Respectivele schimbări de ecartament și verificări efectuate în trenuri pot duce la congestionarea traficului și la prelungirea timpului de așteptare la frontieră. Nici întârzierile survenite în țările terțe care sunt traversate de trenuri de marfă și imputabile acestora nu ar trebui luate în considerare.

- (30b) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 913/2010, în versiunea sa inițială, statele membre cu o rețea feroviară al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii nu erau obligate să participe la instituirea de coridoare de transport de marfă sau la prelungirea coridoarelor existente în temeiul regulamentului respectiv. Unor astfel de state membre ar trebui să li se permită, pentru o perioadă temporară de maximum 10 ani, să decidă ca administratorul (administratorii) de infrastructură responsabil (responsabili) de infrastructura feroviară de pe teritoriul lor să nu participe la consiliul de administrație al coridoarelor de transport de marfă de pe teritoriul lor.
- (30c) Regulamentul (UE) nr. 913/2010 are drept obiectiv principal organizarea și administrarea coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport feroviar de marfă competitiv. Având în vedere caracterul său insular, Irlanda nu este conectată cu alte state membre pe calea ferată. În plus, în conformitate cu regulamentul menționat, în versiunea sa inițială, statele membre cu o rețea feroviară al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii nu erau obligate să participe la instituirea de coridoare de transport de marfă sau la prelungirea coridoarelor existente în temeiul regulamentului respectiv. Irlanda a făcut uz de această posibilitate. În consecință, niciun coridor de transport feroviar de marfă nu a fost stabilit pe teritoriul Irlandei în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010, în versiunea sa inițială. În aceste circumstanțe, având în vedere valoarea adăugată limitată pentru autoritățile irlandeze și pentru administratorul (administratorii) de infrastructură respectiv (respectivi) a participării la guvernarea coridoarelor de transport de marfă în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010, ar trebui să i se permită Irlandei să decidă ca reprezentanții autorităților sale și administratorul (administratorii) de infrastructură responsabil (responsabili) de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să nu participe la comitetul executiv și/sau la consiliul de administrație al coridoarelor de transport de marfă de pe teritoriul său.
- (31) Coridoarele europene de transport ar trebui să acopere cele mai importante fluxuri de transport pe distanțe lungi și să cuprindă o axă europeană multimodală de transport esențială, bazată pe părți ale rețelei transeuropene de transport, să traverseze frontiere, să fie multimodale și deschise includerii tuturor modurilor de transport reglementate de prezentul regulament.

- (32) În vederea instituirii la timp și într-un mod coordonat a rețelei transeuropene de transport, permițând astfel maximizarea efectelor de rețea, statele membre în cauză ar trebui să asigure adoptarea de măsuri corespunzătoare în vederea finalizării proiectelor de interes comun ale rețelei centrale, ale rețelei centrale extinse și ale rețelei globale până la termenele stabilite, și anume 2030, 2040 și, respectiv, 2050, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament. În acest scop, statele membre ar trebui să se asigure că planurile naționale de transport și de investiții sunt coerente cu prioritățile stabilite în prezentul regulament. Statele membre ar trebui, de asemenea, să țină seama, **printre altele**, de prioritățile stabilite în planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni. Cu toate acestea, sfera de aplicare, metodologia sau calendarul planurilor și programelor naționale rămân de competență exclusivă a statelor membre.
- (33) Este necesar să se identifice proiectele de interes comun care vor contribui la realizarea rețelei transeuropene de transport, care contribuie la atingerea obiectivelor și care corespund priorităților stabilite în prezentul regulament. Implementarea acestor proiecte ar trebui să depindă de gradul lor de maturitate, de respectarea dreptului Uniunii și a procedurilor judiciare naționale și de disponibilitatea resurselor financiare, fără a aduce atingere angajamentului financiar ulterior al unui stat membru sau al Uniunii.
- (34) Proiectele de interes comun care vizează dezvoltarea rețelei transeuropene de transport în conformitate cu cerințele stabilite în prezentul regulament au o valoare adăugată europeană, deoarece contribuie la o rețea europeană de înaltă calitate, interoperabilă și multimodală, sporind durabilitatea, coeziunea, eficiența sau beneficiile pentru utilizatori. Valoarea adăugată europeană este mai ridicată în cazul în care, pe lângă valoarea potențială pentru statul membru respectiv, proiectul determină îmbunătățiri semnificative ale conexiunilor de transport sau ale fluxurilor de transport între statele membre sau între un stat membru și o țară terță. Astfel de proiecte transfrontaliere ar trebui să facă obiectul unei intervenții prioritare din partea Uniunii pentru a asigura punerea lor în aplicare.
- (35) Statele membre și ceilalți inițiatori de proiecte ar trebui să se asigure că evaluările proiectelor de interes comun sunt efectuate în mod eficient, evitând întârzierile inutile.
- (36) eliminat.
- (37) eliminat.

(38) Cooperarea cu țările terțe, inclusiv cu țările învecinate, este necesară pentru a se asigura legătura și interoperabilitatea dintre rețelele de infrastructură ale Uniunii și cele ale țărilor respective. Uniunea ar trebui, după caz, să promoveze proiecte de interes comun cu țările respective, asigurându-se că obiectivele și cerințele de interoperabilitate ale rețelei transeuropene de transport sunt respectate. Aceste proiecte ar trebui, de asemenea, să fie aliniate la obiectivul de realizare a neutralității climatice în UE până în 2050 și să asigure condiții de concurență echitabile în domeniul transporturilor, în special prin prevenirea relocării emisiilor de dioxid de carbon.

(38a) Mutat de la considerentul 39a:

Reziliența rețelei europene de transport a fost amenințată și pusă la încercare de impactul devastator al războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Această agresiune a redefinit peisajul geopolitic, aducând la suprafață vulnerabilitatea Uniunii la evenimente perturbatoare neprevăzute din afara frontierelor Uniunii. Efectele sale majore asupra piețelor mondiale, cum ar fi securitatea alimentară globală, a evidențiat faptul că piața internă a Uniunii și rețeaua sa de transport nu pot fi privite în mod izolat atunci când este vorba de elaborarea politicii Uniunii. Mai mult ca oricând, sunt necesare conexiuni mai bune cu țările partenere învecinate ale Uniunii.

(38b) Mutat de la considerentul 39b:

Având în vedere acest nou context geopolitic, Comunicarea Comisiei din 12 mai 2022 privind culoarele de solidaritate¹² identifică mai multe provocări majore în materie de infrastructură de transport pe care Uniunea și țările învecinate trebuie să le soluționeze pentru a sprijini economia și redresarea Ucrainei, pentru a permite produselor agricole și de altă natură să ajungă pe piețele Uniunii și pe piețele mondiale și pentru a asigura o conectivitate sporită cu Uniunea, atât pentru exporturi, cât și pentru importuri. Pentru a oferi o conectivitate sporită cu Uniunea, comunicarea respectivă a propus evaluarea extinderii coridoarelor europene de transport către Ucraina și Republica Moldova.

¹² COM(2022) 217 final.

(38c) Mutat de la considerentul 39c:

Din cauza războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și a poziției adoptate de Belarus în conflictul respectiv, cooperarea dintre Uniune și Rusia și Belarus în domeniul politicii TEN-T nu este nici oportună, nici în interesul Uniunii. Prin urmare, rețeaua TEN-T din aceste două țări terțe ar trebui să fie întreruptă. În consecință, îmbunătățirea conexiunilor transfrontaliere cu Rusia și Belarus nu mai constituie o prioritate majoră pe teritoriul statelor membre. În prezent, există conexiuni între Finlanda, Estonia, Letonia, Lituania și Polonia și aceste două țări terțe. Pentru a reflecta prioritatea mai redusă a construirii și modernizării acestor conexiuni, ultimii kilometri ai tuturor conexiunilor transfrontaliere cu Rusia și Belarus incluse în prezent în rețeaua centrală ar trebui să fie decldași pe hărțile cuprinse în prezentul regulament de la rețeaua centrală la rețeaua globală, pentru care este prevăzut doar un termen mai îndepărtat de punere în aplicare, și anume 2050. Cu toate acestea, în cazul unei tranziții democratice în Belarus, construirea și modernizarea legăturilor transfrontaliere ale țării cu UE, în conformitate cu planul economic cuprinzător pentru un Belarus democratic, ar fi o prioritate majoră, inclusiv prin reincluderea țării în regulament.

(38d) Mutat de la considerentul 39a:

Noul context geopolitic determinat de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei a arătat cât de importante sunt conexiunile de transport neîntrerupte pe teritoriul Uniunii și cu țările terțe învecinate. Un ecartament de cale ferată diferit de ecartamentul standard european de 1 435 mm afectează grav interoperabilitatea rețelelor feroviare din întreaga Uniune și are consecințe chiar și pentru competitivitatea acestor rețele feroviare izolate. Prin urmare, noile linii de cale ferată ale rețelei centrale sau ale rețelei centrale extinse ar trebui construite cu ecartament nominal standard european de 1 435 mm. În plus, statele membre cu o rețea cu ecartament diferit ar trebui să evalueze migrarea liniilor existente ale coridoarelor europene de transport. Această obligație nu ar trebui să se aplice regiunilor insulare și ultraperiferice, întrucât, din cauza situației lor geografice, rețeaua lor este complet separată de orice conexiune terestră de pe teritoriul Uniunii.

- (39) Pentru transformarea sectorului transporturilor într-un sistem cu adevărat multimodal de servicii de mobilitate durabile și inteligente, Uniunea ar trebui să construiască o rețea de transport de înaltă calitate, cu linii proiectate pentru o viteză de cel puțin 100 km/oră. Transportul feroviar de călători competitiv are un potențial ridicat de decarbonizare a transporturilor. Se impune dezvoltarea unei rețele feroviare europene de mare viteză, coerentă și interoperabilă, care să asigure legătura dintre capitalele Europei și principalele sale orașe. Completarea liniilor de mare viteză existente cu linii proiectate pentru o viteză de cel puțin 160 km/h ar trebui, la rândul ei, să conducă la efecte de rețea, la o rețea mai coerentă și la creșterea numărului de călători pe calea ferată. Cu toate acestea, respectivele cerințe de proiectare în funcție de viteză ar trebui să fie limitate la un anumit procent din tronsoanele feroviare în cauză, pentru a ține seama de nevoia de flexibilitate pe tronsoanele feroviare cu caracteristici speciale ca urmare a constrângerilor topografice, de relief sau de planificare urbană, la care viteza trebuie adaptată în fiecare caz, inclusiv, printre altele, liniile de interconectare, liniile prin stații, liniile de acces către terminale și către infrastructurile de servicii sau depouri. Atunci când este necesar și justificat, la cererea unui stat membru, Comisia ar trebui să acorde derogări pentru a permite mai multă flexibilitate, dincolo de procentajele specifice stabilite în prezentul regulament. Atunci când modernizează infrastructura, statele membre sunt încurajate să examineze posibilitățile de proiectare pentru o viteză mai mare, astfel cum sunt prevăzute în anexa I la directiva 2016/797.
- (39a) Mutat la considerentul 38d.
- (40) Pentru a contribui la competitivitatea transportului combinat, la nivel european ar trebui instituită o rețea de transport feroviar de marfă mai durabilă, mai rezilientă și mai fiabilă. Infrastructura pentru transportul feroviar combinat și a terminalelor ar trebui modernizată pentru asigurarea faptului că transportul intermodal se realizează în principal pe cale feroviară, pe căi navigabile interioare sau pe calea transportului maritim pe distanțe scurte și că toate segmentele inițiale și/sau finale parcurse pe cale rutieră sunt cât mai scurte posibil.

(40a) Transportul intermodal reprezintă aproximativ jumătate din tonele-kilometri de transport feroviar de marfă în Europa, iar ponderea sa este în creștere. Pentru a îndeplini obiectivele prevăzute în Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă” de dublare a ponderii transportului feroviar de marfă, ar trebui să se acorde o atenție deosebită transportului care combină utilizarea căilor ferate pentru partea principală a călătoriei și a camioanelor pentru primul și ultimul kilometru. Pentru a contribui la creșterea traficului intermodal, infrastructura ar trebui să permită circulația trenurilor de marfă care transportă semiremorci standard de până la 4 metri înălțime pe vagoane cu o înălțime de cel puțin 27 de centimetri. Cu toate acestea, respectarea acestei cerințe implică numeroase adaptări, uneori costisitoare. Prin urmare, este important să se găsească o abordare echilibrată pentru punerea în aplicare a acestei cerințe și să se asigure faptul că această punere în aplicare se realizează într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. În acest sens, statele membre ar trebui să se asigure că această cerință este pusă în aplicare în așa fel încât să se garanteze că există cel puțin o linie directă națională, o conexiune printr-o linie de transport feroviar de marfă directă cu unul sau mai multe state membre vecine și o conexiune cu cel puțin un terminal feroviar-rutier sau un terminal multimodal de marfă situat într-un sau adiacent unui port maritim, care să facă parte din coridorul european de transport, pe teritoriul unui stat membru. În plus, în cazul în care unul sau mai multe puncte finale ale unui coridor sunt situate pe teritoriul unui stat membru, ar trebui să existe cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă către cel puțin unul dintre aceste puncte finale. Atunci când selectează liniile relevante, statele membre ar trebui să țină seama de fluxurile actuale și viitoare de transport feroviar de marfă. Atunci când evaluează cererile de derogare de la cerința referitoare la transportul semiremorcilor în temeiul prezentului regulament, Comisia ar trebui să ia în considerare în special rezultatul analizei cost-beneficiu în domeniul socioeconomic, precum și potențiala perturbare a serviciilor cauzată de lucrările necesare pentru îndeplinirea acestui standard. În plus, atunci când evaluează cererile de derogare de la cerințele aplicabile infrastructurii feroviare a rețelei centrale extinse, Comisia ar trebui să ia în considerare în special orice investiție majoră efectuată de statul membru în cauză pe o linie paralelă în imediata apropiere a celor care urmează să fie nou construite.

(41) eliminat.

- (42) Statele membre ar trebui să se asigure că Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) este implementat în rețeaua globală până în 2050, în rețeaua centrală extinsă până în 2040 și în rețeaua centrală până în 2030. La implementarea ERTMS în rețeaua globală, ar trebui să se acorde prioritate, în ceea ce privește calendarul, liniilor care pot contribui la un transport feroviar internațional transfrontalier sigur și eficient. Întrucât implementarea unui sistem de comunicare radio ERTMS contribuie și mai mult la eliminarea normelor naționale care afectează funcționarea, statele membre ar trebui să se asigure că numai sistemul de comunicare radio ERTMS este implementat începând din 2030 pe liniile noi și că întreaga rețea transeuropeană de transport este echipată cu sistemul de comunicare radio ERTMS până în 2050.
- (43) Mutat la considerentul 42 (ultima teză).
- (44) Dezafectarea sistemelor de clasă B generează economii semnificative de întreținere pentru administratorii de infrastructură, având în vedere costurile și complexitatea implementării ERTMS și ale menținerii sistemelor de cale suplimentare pentru o perioadă îndelungată. Statele membre ar trebui să urmărească, acolo unde este cazul, obiectivul de a dezafecta sistemele de cale de clasă B până în 2050.
- (45) Căile navigabile interioare din Europa se caracterizează printr-o hidromorfologie eterogenă care împiedică o performanță coerentă la nivelul tuturor sectoarelor de căi navigabile. Căile navigabile interioare, în special sectoarele cu curgere liberă, pot fi puternic afectate de condițiile climatice și meteorologice. În scopul de a asigura un trafic internațional fiabil, respectând în același timp hidromorfologia și legislația de mediu aplicabilă, cerințele TEN-T ar trebui să țină seama de hidromorfologia specifică fiecărei căi navigabile (de exemplu cursuri de apă libere sau regularizate), precum și de obiectivele politicilor în materie de mediu și de biodiversitate. În acest scop, ar trebui stabilite niveluri de referință ale apei pentru fiecare coridor european de transport, cale navigabilă sau secțiune de cale navigabilă. În procesul de stabilire a nivelurilor de referință ale apei, Comisia ar trebui să coopereze îndeaproape cu statele membre în cauză și cu comisiile de navigație fluvială respective instituite prin acorduri internaționale, pentru a asigura o abordare coerentă în ceea ce privește cerințele pentru infrastructura căilor navigabile interioare, în vederea promovării acestui mod de transport.

- (46) Constituind punctele de intrare și de ieșire pentru infrastructura terestră a rețelei transeuropene de transport, porturile maritime joacă un rol important în calitate de noduri multimodale transfrontaliere care servesc nu numai ca noduri de transport, ci pot servi și drept puncte de acces pentru comerț, clustere industriale și noduri energetice. După cum s-a subliniat în planul RePowerEU adoptat de Comisie, este necesar să se diversifice sursele de aprovizionare cu energie electrică și să se accelereze introducerea energiei din surse regenerabile. Porturile maritime pot contribui la acest obiectiv prin montarea de instalații eoliene offshore, prin producerea de hidrogen verde și prin transportul și stocarea gazului natural lichefiat. Pentru a consolida sinergiile dintre sectorul transporturilor și sectorul energetic în eforturile de decarbonizare a economiei Uniunii, porturile maritime ar putea juca, de asemenea, un rol în transportul dioxidului de carbon prin conducte sau alte moduri de transport.
- (47) Transportul maritim pe distanțe scurte poate contribui în mod substanțial la decarbonizarea transporturilor prin creșterea volumului de mărfuri și a numărului de pasageri transportați pe mare, printre altele pentru a se reduce congestionarea traficului rutier pe teritoriul Uniunii și pentru a se îmbunătăți accesul la regiunile și statele periferice și insulare. Cu toate acestea, este necesar să se integreze mai bine legăturile de transport maritim pe distanțe scurte, care constituie dimensiunea maritimă a rețelei transeuropene de transport, cu rețeaua terestră și să se pună mai mult accent pe întregul lanț logistic și de transport, atât pe mare, cât și în hinterland. Conceptul nou creat și cuprinzător al spațiului maritim european ar trebui promovat prin crearea sau modernizarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte și prin dezvoltarea porturilor maritime și a conexiunilor lor cu hinterlandul, astfel încât să se asigure o integrare eficientă și durabilă cu alte moduri de transport. În plus, acest nou concept ar trebui să favorizeze legăturile durabile de transport maritim pe distanțe scurte, cu scopul de a concentra fluxurile de mărfuri pe rutele logistice maritime, astfel încât să se îmbunătățească legăturile maritime existente sau să se stabilească noi legături maritime viabile, regulate și frecvente.
- (48) La nivelul Uniunii, transportul rutier reprezintă trei sferturi din transportul intern total de mărfuri (pe baza operațiunilor tonă-kilometru efectuate) și aproximativ 90 % din transportul intern total de persoane (pe baza numărului total de operațiuni pasager-kilometru). Având în vedere importanța transportului rutier și angajamentul de îmbunătățire a siguranței rutiere în conformitate cu etapa principală prevăzută în Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”, se impune consolidarea infrastructurii rutiere din punctul de vedere al siguranței.

- (48a) Statele membre ar trebui să asigure conectarea aeroporturilor rețelei centrale cu un anumit volum al traficului la nodurile urbane, prin intermediul căilor ferate, al liniilor de metrou, al sistemelor feroviare ușoare sau al liniilor de tramvai, pentru a îmbunătăți conectivitatea și pentru a asigura capacitatea adecvată și confortul utilizatorilor, cu excepția cazurilor în care anumite constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică împiedică astfel de conexiuni. În ceea ce privește aeroporturile respective, care sunt noduri globale, statele membre sunt încurajate să dezvolte sau să îmbunătățească conexiunile cu transportul feroviar pe distanțe lungi sau cu transportul feroviar de mare viteză pentru a oferi alternative la zborurile scurt-curier.
- (48b) Pentru a stimula inovarea în domeniul transportului aerian, cosmodromurile ar trebui incluse în lista componentelor infrastructurii de transport aerian. Cu toate acestea, includerea respectivă nu ar trebui să aducă atingere competenței Uniunii în domeniul spațiului în temeiul articolului 4 alineatul (3) și al articolului 189 din TFUE, care exclude orice armonizare a actelor cu putere de lege și a normelor administrative ale statelor membre. În plus, includerea cosmodromurilor pe lista componentelor infrastructurii de transport aerian în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să conducă la aplicarea legislației UE existente sau viitoare privind infrastructura de transport aerian în cazul cosmodromurilor, cu excepția cazului în care legislația respectivă prevede în mod expres acest lucru.
- (49) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să asigure o multimodalitate eficientă, care să permită existența unor opțiuni mai bune și mai durabile în ceea ce privește modurile de transport pentru pasageri și mărfuri și să permită consolidarea unor volume semnificative pentru transferuri pe distanțe lungi. Terminalele multimodale ar trebui să aibă un rol-cheie în atingerea acestui obiectiv.
- (49a) Statele membre ar trebui să efectueze o analiză de piață și perspectivă privind terminalele multimodale de marfă de pe teritoriul lor și să elaboreze un plan de acțiune pentru dezvoltarea unei rețele a terminalelor multimodale de marfă. În acest scop, ele pot face trimitere la studii și planuri existente. Planul de acțiune elaborat de statele membre ar trebui să promoveze dezvoltarea de terminale multimodale de marfă. Cu toate acestea, statele membre nu ar trebui să fie obligate să pună în aplicare planul de acțiune. În plus, planul de acțiune nu ar trebui să dea naștere unei obligații pentru sectorul privat de a investi în terminale. Planul nu ar trebui să facă obiectul unei evaluări strategice de mediu.

- (50) Nodurile urbane au o importanță majoră în cadrul rețelei transeuropene de transport, reprezentând punctul de plecare sau destinația finală („ultimul kilometru”) pentru pasagerii și pentru marfa care circulă pe rețeaua transeuropeană de transport și au rolul de puncte de transfer în cadrul diferitelor moduri de transport sau între acestea. Ar trebui să se asigure faptul că blocajele în materie de capacitate și conectivitatea insuficientă a rețelelor în cadrul nodurilor urbane nu mai constituie o piedică în calea multimodalității de-a lungul rețelei transeuropene de transport. Politica privind rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să se concentreze pe promovarea fluidității fluxurilor de trafic dinspre, înspre și prin nodurile urbane din rețea. Conectivitatea locală în cadrul nodurilor urbane ar trebui abordată de autoritățile locale, regionale sau naționale competente, în special prin măsuri relevante în planurile de mobilitate urbană durabilă.
- (51) Constituind un cadru unic eficace pentru abordarea provocărilor legate de mobilitatea urbană, un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care este un plan integrat, pe termen lung și cuprinzător de mobilitate a mărfurilor și a pasagerilor pentru întreaga zonă urbană funcțională, ar trebui adoptat pentru fiecare nod urban. Acesta ar putea include obiective, ținte și indicatori care să stea la baza performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban.
- (52) Statele membre ar trebui să promoveze adoptarea de PMUD în vederea îmbunătățirii coordonării la nivel de regiuni, municipii și orașe. În acest scop, statele membre pot sprijini autoritățile locale să elaboreze PMUD de înaltă calitate și să consolideze monitorizarea și evaluarea punerii în aplicare a respectivelor planuri prin orice măsuri adecvate, orientări, consolidarea capacităților, asistență și, eventual, sprijin financiar.
- (52a) PMUD pot fi incluse în planurile existente, care pot fi dezvoltate în continuare pentru a îndeplini orientările din PMUD, și/sau în planuri mai ample care integrează, de asemenea, amenajarea teritoriului, de exemplu, având în vedere interconexiunile dintre utilizarea terenurilor și mobilitate. În cazul nodurilor urbane foarte populate ar trebui permise mai multe PMUD.
- (53) Misiunea „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”, instituită în cadrul programului-cadru Orizont Europa, urmărește ca 100 de orașe să devină neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei până în 2030 în Uniune. Orașele participante la misiune vor acționa ca centre de experimentare și inovare pentru a le permite celorlalte orașe să le urmeze exemplul până în 2050.

- (54) Serviciile de mobilitate digitale multimodale contribuie la consolidarea integrării diferitelor moduri de transport prin combinarea mai multor oferte de transport într-una singură. Dezvoltarea lor ulterioară ar trebui să contribuie la orientarea de tip „nudging” a comportamentelor către modurile cele mai durabile, transportul public și modurile active, cum ar fi mersul pe jos și mersul cu bicicleta.
- (55) Sistemele de tehnologie a informației și comunicațiilor (TIC) în domeniul transporturilor sunt necesare în vederea furnizării unei baze pentru optimizarea traficului și a operațiunilor de transport, a siguranței traficului, precum și pentru îmbunătățirea serviciilor conexe. Fluxurile de informații din cadrul rețelei de transport și mobilitate ar trebui facilitate, inclusiv prin implementarea spațiului de date privind mobilitatea la nivelul Uniunii. Informațiile adresate pasagerilor, inclusiv informațiile privind sistemele de rezervare și de eliberare a legitimațiilor de transport, ar trebui să fie disponibile.
- (56) Sistemele și serviciile de transport inteligente, precum și noile tehnologii emergente ar trebui să servească drept catalizator pentru implementarea sistemelor și serviciilor de transport inteligente la nivelul întregii rețele de drumuri a rețelei transeuropene de transport.

- (57) Este necesară o planificare corespunzătoare a rețelei transeuropene de transport. Acest lucru presupune, de asemenea, punerea în aplicare a unor cerințe specifice la nivelul întregii rețele în ceea ce privește infrastructura, sistemele TIC, echipamentele și serviciile, inclusiv cerințele privind introducerea infrastructurii pentru combustibili alternativi, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) [...] al Parlamentului European și al Consiliului [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi]¹³. Prin urmare, este necesar să se asigure punerea în aplicare corespunzătoare și concertată a acestor cerințe în întreaga Europă pentru fiecare mod de transport și pentru interconectarea acestora în cadrul rețelei transeuropene de transport și în afara acesteia, cu scopul de a obține beneficiile efectului de rețea și de a eficientiza operațiunile transeuropene de transport pe distanțe lungi. Pentru a asigura instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi la nivelul întregii rețele de drumuri a rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu obiectivele stabilite în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală”, astfel cum este definită în prezentul regulament. Trimiterile la „rețeaua globală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală extinsă” și la „rețeaua globală”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament.
- (58) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să constituie baza pentru implementarea pe scară largă a noilor tehnologii și a rezultatelor inovării, care pot contribui la sporirea eficienței globale a sectorului transporturilor europene și a capacității de a permite fluxuri de pasageri sigure utilizând mijloace eficiente, la creșterea atractivității mijloacelor de transport publice sau mai ecologice pentru pasageri, precum și la reducerea amprenteii sale de carbon. Acest lucru va contribui la îndeplinirea obiectivelor Pactului verde european, precum și la obiectivul privind sporirea securității energetice în Uniune. În vederea îndeplinirii acestor obiective, combustibilii alternativi și infrastructura aferentă ar trebui să fie disponibile într-o mai mare măsură în cadrul rețelei transeuropene de transport.

¹³ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din [...] privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L [...]).

- (59) În cadrul rețelei transeuropene de transport ar trebui instalat un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă pentru vehiculele ușoare și grele de marfă care să fie accesibile publicului. Acest obiectiv ar trebui să asigure conectivitatea transfrontalieră deplină și să permită circulația vehiculelor electrice la nivelul întregii Uniuni. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], trebuie să asigure o acoperire minimă suficientă a punctelor de reîncărcare electrică de-a lungul principalelor rețele de drumuri ale Uniunii.
- (60) Infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului de-a lungul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], ar trebui să fie completată cu cerințe privind instalarea infrastructurii de reîncărcare în terminalele multimodale și pentru nodurile multimodale pentru pasageri, pentru a oferi posibilități de încărcare pentru camioanele care efectuează curse pe distanțe lungi atunci când acestea sunt încărcate sau descărcate sau atunci când conducătorul auto se odihnește sau pentru autobuze în cadrul nodurilor multimodale pentru pasageri. Pentru a asigura libera circulație, în situațiile în care terminalele sau nodurile pentru călători primesc sprijin din partea Uniunii sau din fonduri publice, accesul în scopul încărcării ar trebui să fie echitabil, transparent și nediscriminatoriu, astfel încât să se evite blocarea pieței pentru anumite întreprinderi sau posibile denaturări ale concurenței.
- (61) Siguranța, securitatea și fiabilitatea infrastructurii la niveluri insuficiente, cauzate de pericole naturale, inclusiv evenimente legate de climă și alte evenimente excepționale precum pandemiile, dezastre provocate de om precum accidentele sau perturbări cauzate de acte intenționate precum terorismul și atacurile cibernetice, constituie o problemă majoră pentru eficiența și funcționarea rețelei transeuropene de transport. De exemplu, accidentele cauzate de o serie de dezastre naturale pe fondul unor fenomene meteorologice extreme au determinat întreruperi semnificative la nivelul fluxurilor de transport în ultimii ani. Ar trebui astfel îmbunătățită reziliența rețelei de transport la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om și la alte perturbări, pe baza evaluării riscurilor și punând în aplicare măsurile de consolidare a rezilienței adoptate de entitățile critice în sectorul transporturilor, în temeiul Directivei [...] privind reziliența entităților critice¹⁴.

¹⁴ Această directivă se referă la propunerea Comisiei de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind reziliența entităților critice, COM(2020) 829 final.

- (62) Având în vedere experiența acumulată în ceea ce privește gestionarea crizei în timpul pandemiei de COVID-19¹⁵ și pentru a evita perturbări ale traficului și situații neprevăzute în viitor, statele membre ar trebui să țină seama în contextul planificării infrastructurii de securitatea și reziliența infrastructurii de transport la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om și la alte perturbări care afectează funcționarea sistemului de transport al Uniunii. În acest scop, coridoarele europene de transport ar trebui să includă, de asemenea, rute ocolitoare importante care pot fi utilizate în caz de congestione a traficului sau alte probleme pe rutele principale. În plus, datorită caracterului lor multimodal, un mod se poate substitui altui mod în caz de urgență.
- (63) Participarea întreprinderilor, inclusiv a celor care sunt deținute sau controlate de o persoană fizică dintr-o țară terță sau de o întreprindere dintr-o țară terță, inclusiv cele înființate într-o țară terță, poate accelera realizarea rețelei transeuropene de transport. Cu toate acestea, în anumite circumstanțe, participarea sau contribuția întreprinderilor deținute sau controlate de o persoană fizică dintr-o țară terță sau de o întreprindere dintr-o țară terță la proiecte de interes comun ar putea compromite securitatea și ordinea publică în UE. Fără a aduce atingere mecanismului de cooperare prevăzut în Regulamentul (UE) 2019/452¹⁶ și în plus față de acesta, se impune cunoașterea mai aprofundată a unei astfel de participări sau contribuții pentru a permite intervenția autorităților publice în cazul în care se constată că acestea sunt de natură să aducă atingere securității sau ordinii publice în Uniune, iar participarea sau contribuția nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/452¹⁷.

¹⁵ Comunicarea referitoare la implementarea culoarelor verzi în temeiul Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale; C(2020) 1897 final (JO C 96 I, 24.3.2020, p. 1) și Comunicarea Comisiei din 28 octombrie 2020 către Parlamentul European, Consiliul European și Consiliu privind reabilitarea culoarelor verzi pentru transport cu scopul menținerii activității economice în cursul perioadei de recrudescență a pandemiei de COVID-19; COM(2020) 685 final.

¹⁶ Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79I, 21.3.2019, p. 1).

¹⁷ Acest considerent ar putea suferi adaptări suplimentare pentru a reflecta modificările de la articolul 47.

- (64) Deși întreținerea este și va rămâne în principal o responsabilitate a statelor membre și fără a aduce atingere competenței statelor membre în ceea ce privește, în special, finanțarea și gestionarea întreținerii, este important ca rețeaua transeuropeană de transport – după ce a fost construită – să fie întreținută în mod corespunzător pentru a asigura o înaltă calitate a serviciilor, urmându-se o abordare bazată pe ciclul de viață atunci când se planifică și achiziționează proiecte de infrastructură. În special, statele membre ar trebui să depună toate eforturile posibile pentru a se asigura că este instituită planificarea pe termen lung a întreținerii infrastructurii rutiere și, după caz, a infrastructurii căilor navigabile interioare.
- (65) Pentru a implementa în termenul stabilit părți ale rețelei transeuropene de transport care au cea mai mare importanță strategică, ar trebui utilizată o abordare bazată pe coridoare, care să asigure coordonarea diverselor proiecte pe bază transnațională și sincronizarea dezvoltării coridorului, maximizându-se astfel avantajele rețelei.
- (66) Coridoarele europene de transport ar trebui să contribuie la realizarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport în așa fel încât să elimine blocajele, să consolideze conexiunile transfrontaliere și să îmbunătățească eficiența și durabilitatea. Acestea ar trebui să contribuie la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite. Coridoarele respective ar trebui, de asemenea, să contribuie la realizarea obiectivelor mai ample ale politicii în domeniul transporturilor și să faciliteze interoperabilitatea, integrarea modală și operațiunile multimodale. Abordarea bazată pe coridoare ar trebui să fie transparentă și clară, iar gestionarea acestor coridoare nu ar trebui să conducă la costuri sau sarcini administrative suplimentare.
- (67) Pentru a facilita implementarea coordonată a coridoarelor europene de transport și a celor două priorități orizontale, ERTMS și spațiul maritim european, ar trebui desemnați de Comisie, de comun acord cu statele membre în cauză, coordonatori europeni. Coordonatorii europeni ar trebui să faciliteze măsuri de proiectare a structurii de guvernare adecvate și să asigure stabilirea coerentă a priorităților în ceea ce privește planificarea infrastructurii și a investițiilor de-a lungul coridoarelor europene de transport și cele două priorități orizontale.

- (68) Cadrele europene și naționale pentru planificarea și implementarea infrastructurii de transport, precum și planurile de acțiune instituite de coordonatorii europeni ar trebui să contribuie la stabilirea și planificarea în timp util a investițiilor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament.
- (69) Planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni ar trebui utilizate pentru a promova cooperarea între toate părțile interesate relevante, pentru a consolida complementaritatea cu acțiunile statelor membre și ale administratorilor de infrastructură și, în special, pentru a stabili etapele orientative pentru implementarea principalelor legături lipsă și tronsoane transfrontaliere și eliminarea blocajelor.
- (70) Baza tehnică a hărților care definesc rețeaua transeuropeană de transport este furnizată de sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec).
- (71) Ținând seama de Comunicarea Comisiei privind Planul de acțiune vizând mobilitatea militară din martie 2018¹⁸, Comisia a evaluat necesitatea adaptării rețelei transeuropene de transport pentru a reflecta utilizarea infrastructurii în scop militar. Pe baza analizei decalajelor dintre cerințele rețelei transeuropene de transport și cerințele militare¹⁹, au fost incluse în rețeaua transeuropeană drumuri și căi ferate suplimentare pentru a consolida sinergiile dintre rețelele de transport civil și militar.

¹⁸ Comunicarea comună către Parlamentul European și Consiliu privind Planul de acțiune vizând mobilitatea militară [JOIN(2018) 05 final].

¹⁹ Document de lucru comun al serviciilor Comisiei privind analiza actualizată a decalajelor dintre cerințele militare și cerințele rețelei transeuropene de transport, 17 iulie 2020, [SWD(2020) 144 final].

- (72) În vederea maximizării coerenței dintre orientări și programarea instrumentelor financiare pertinente disponibile la nivelul Uniunii, finanțarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să respecte prezentul regulament și să se bazeze, în special, pe Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului²⁰. În plus, finanțarea rețelei ar trebui să se bazeze, de asemenea, pe instrumentele de finanțare și subvenționare furnizate în temeiul altor acte legislative ale Uniunii, printre care InvestEU, Mecanismul de redresare și reziliență, politica de coeziune, Orizont Europa și alte instrumente financiare instituite de Banca Europeană de Investiții. Pentru a permite finanțarea proiectelor de interes comun, trimiterile la „platforme de logistică multimodale”, „autostrăzi maritime” și „aplicații telematice” din Regulamentul (UE) 2021/1153 ar trebui interpretate ca trimiteri la „terminale multimodale de marfă”, „spațiu maritim european”, respectiv, „sisteme TIC în domeniul transporturilor”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament. În același scop, trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2021/1153 ar trebui interpretate ca incluzând „rețeaua centrală extinsă”, astfel cum este definită în prezentul regulament.
- (73) Realizarea obiectivelor rețelei transeuropene de transport, în special în ceea ce privește decarbonizarea și digitalizarea sistemului de transport din Uniune, necesită un cadru de reglementare solid. Statele membre ar trebui să pună în aplicare reforme ambițioase pentru a aborda provocările legate de transportul durabil, astfel cum au fost identificate în cadrul semestrului european. Mecanismul de redresare și reziliență sprijină atât reformele, cât și investițiile pentru a crește durabilitatea transporturilor, a reduce emisiile și a îmbunătăți siguranța și eficiența. Măsurile relevante în acest sens sunt incluse în planurile naționale aprobate de redresare și reziliență.

²⁰ Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 (JO L 249, 14.7.2021, p. 38).

- (74) În vederea actualizării hărților și a listei porturilor, aeroporturilor, terminalelor și nodurilor urbane incluse în anexele I și II pentru a ține seama de posibilele modificări rezultate, în special, din utilizarea efectivă a anumitor elemente ale infrastructurii de transport, analizată în raport cu pragurile cantitative predefinite, și în vederea modificării alinierilor coridoarelor europene de transport din anexa III, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificările aduse anexelor I, II și III. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare²¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (75) Unele secțiuni ale rețelei sunt gestionate de alte entități decât statele membre. Cu toate acestea, statele membre sunt responsabile de asigurarea aplicării corecte pe teritoriul lor a normelor care reglementează rețeaua.
- (76) Pentru a asigura punerea în aplicare cu ușurință și eficacitate a obligațiilor prevăzute în prezentul regulament, Comisia sprijină statele membre prin intermediul Instrumentului de sprijin tehnic²², care oferă expertiză tehnică personalizată pentru elaborarea și punerea în aplicare a reformelor, inclusiv a celor care promovează dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

²¹ Acordul interinstituțional dintre Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016 (JO L 123, 12.5.2016, p. 1).

²² Regulamentul (UE) 2021/240 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 februarie 2021 de instituire a unui Instrument de sprijin tehnic.

- (77) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare în ceea ce privește acordarea de derogări de la anumite cerințe ale prezentului regulament, precum și pentru adoptarea de acte de punere în aplicare care să indice nivelurile de referință ale apei și să stabilească o metodologie pentru datele privind mobilitatea urbană care trebuie colectate de statele membre, și pentru adoptarea de acte de punere în aplicare pentru implementarea unor tronsoane transfrontaliere ale coridoarelor europene de transport și pentru cele două priorități orizontale. La cererea statelor membre în cauză, pot fi adoptate acte de punere în aplicare și pentru tronsoane specifice ale coridoarelor europene de transport. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²³.
- (77a) Dispozițiile referitoare la liniile feroviare și, în special, la orice cerință privind conectarea aeroporturilor și a porturilor la liniile feroviare, precum și dispozițiile referitoare la terminalele multimodale de marfă nu ar trebui să se aplice Ciprului, Maltei și regiunilor ultraperiferice, atât timp cât pe teritoriul lor nu există niciun sistem feroviar. Statelor membre și regiunilor respective nu ar trebui să li se aplice nici dispozițiile privind parcare sigură și securizată, dat fiind faptul că, în lipsa unui trafic rutier de mărfuri în tranzit pe teritoriul lor, astfel de spații de parcare nu sunt esențiale.
- (78) Dat fiind că obiectivele prezentului regulament, în special crearea și dezvoltarea într-un mod coordonat a rețelei transeuropene de transport, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere necesitatea coordonării acestor obiective, ele pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum prevede articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

²³ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (79) Modificarea Regulamentului (UE) 2021/1153 se impune pentru a adapta dispozițiile acestuia în vederea integrării coridoarelor rețelei centrale în coridoarele europene de transport. Definiția și alinierea coridoarelor europene de transport vor fi prevăzute în prezentul regulament și vor înlocui coridoarele rețelei centrale, astfel cum sunt definite în regulamentul respectiv.
- (80) Modificarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 se impune pentru a adapta dispozițiile acestuia în vederea integrării coridoarelor de transport feroviar de marfă în coridoarele europene de transport.
- (81) Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 ar trebui abrogat,

CAPITOLUL I

PRINCIPII GENERALE

Articolul 1

Obiect

- (1) Prezentul regulament stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care constă într-o rețea globală, o rețea centrală și o rețea centrală extinsă, acestea două din urmă fiind stabilite pe baza rețelei globale.
- (2) Prezentul regulament identifică:
 - (a) coridoarele europene de transport care au cea mai mare importanță strategică, pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene de transport;
 - (b) proiectele de interes comun și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport.
- (3) Prezentul regulament stabilește prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și prevede măsuri pentru implementarea rețelei transeuropene de transport.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică rețelei transeuropene de transport, astfel cum este indicată pe hărțile cuprinse în anexa I și în listele din anexa II. Rețeaua transeuropeană de transport cuprinde infrastructura de transport, inclusiv infrastructura pentru instalarea combustibililor alternativi, sistemele TIC în domeniul transporturilor, precum și măsurile care promovează gestionarea și utilizarea eficientă a acestei infrastructuri și care permit stabilirea și operarea de servicii de transport durabile și eficiente.
- (2) Infrastructura rețelei transeuropene de transport se compune din infrastructura pentru transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare, transportul maritim, transportul rutier, transportul aerian și transportul multimodal, inclusiv în nodurile urbane, astfel cum sunt stabilite în secțiunile relevante din capitolele II, III și IV.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „proiect de interes comun” înseamnă orice proiect desfășurat în temeiul prezentului regulament;
- (b) „țară învecinată” înseamnă o țară terță care intră în domeniul de aplicare al politicii europene de vecinătate, al politicii de extindere și al Spațiului Economic European, al Asociației Europene a Liberului Schimb sau al Acordului comercial și de cooperare UE-Regatul Unit;
- (c) „regiune NUTS” înseamnă o regiune astfel cum este clasificată în Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 privind instituirea unui nomenclator comun al unităților teritoriale de statistică;

- (d) „tronson transfrontalier” înseamnă un tronson care asigură continuitatea unui proiect de interes comun de ambele părți ale frontierei, între cele mai apropiate noduri urbane de granița a două state membre sau dintre un stat membru și o țară învecinată;
- (e) „blocaj” înseamnă o barieră fizică, tehnică, funcțională, operațională sau administrativă ce antrenează o întrerupere a sistemului de natură să afecteze continuitatea fluxurilor de trafic pe distanțe lungi sau a fluxurilor de trafic transfrontaliere;
- (f) „nod urban” înseamnă o zonă urbană unde elemente ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport, cum ar fi porturi, inclusiv terminale pentru pasageri, aeroporturi, gări feroviare, terminale de autobuz, platforme și instalații logistice și terminale de mărfuri amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, sunt conectate la alte elemente ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local, inclusiv la infrastructura legată de modurile active de transport;
- (g) „rețea izolată” înseamnă rețeaua feroviară a unui stat membru, sau o parte a acesteia, cu un tip de ecartament care este diferit de ecartamentul nominal standard european (1 435 mm).
- (h) Eliminată;
- (i) „transport multimodal” înseamnă transport de pasageri sau de marfă, sau ambele, prin utilizarea a două sau mai multe moduri de transport;
- (j) „servicii de mobilitate digitale multimodale” înseamnă servicii astfel cum sunt definite la articolul [...] din Directiva (UE) 2010/40 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente²⁴;

²⁴ Directiva XXX (UE)/... de revizuire a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L [...]).

- (k) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea infrastructurii, inclusiv a infrastructurii digitale, din cadrul unui mod sau segment de transport, inclusiv toate condițiile normative, tehnice și operaționale, de a permite fluxuri de trafic și de informații sigure și neîntrerupte care ating nivelurile necesare de performanță pentru infrastructura sau modul ori segmentul de transport respectiv;
- (l) „nod multimodal pentru pasageri” înseamnă un punct de legătură între cel puțin două moduri de transport pentru pasageri, care asigură informații referitoare la călătorie, acces la transportul public și transferuri între moduri, inclusiv moduri active, și care acționează ca interfață între nodurile urbane și rețelele de transport pe distanțe mai lungi;
- (m) „terminal multimodal de marfă” înseamnă o structură prevăzută cu echipamente pentru transbordarea între cel puțin două moduri de transport sau între două sisteme feroviare diferite și pentru depozitarea temporară a mărfurilor, cum ar fi terminale în porturi interioare sau maritime, de-a lungul căilor navigabile interioare, în aeroporturi, precum și terminale feroviar-rutiere;
- (n) „platformă logistică” înseamnă o zonă care este direct conectată la infrastructura de transport a rețelei transeuropene de transport, care include cel puțin un terminal de marfă și permite desfășurarea unor activități logistice;
- (o) „plan de mobilitate urbană durabilă” (PMUD) înseamnă un document de planificare strategică a mobilității, care vizează îmbunătățirea, în mod durabil, a accesibilității și a mobilității în interiorul zonei urbane funcționale pentru persoane, întreprinderi și bunuri, în special în vederea îmbunătățirii calității vieții;
- (p) „moduri active” înseamnă transportul de persoane sau de mărfuri, prin mijloace nemotorizate, pe baza activității fizice umane, inclusiv cele cu propulsie electrică auxiliară, astfel cum sunt menționate la articolul 2 alineatul (2) litera (h) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

- (q) „sisteme TIC în domeniul transporturilor” înseamnă sisteme și aplicații de tehnologie a informației și comunicațiilor care utilizează tehnologii de informare, de comunicare, de navigare sau de poziționare/localizare, care permit prelucrarea, stocarea și schimbul de date și informații necesare pentru a gestiona în mod eficace infrastructura, mobilitatea și traficul în cadrul rețelei transeuropene de transport, pentru a transmite informații relevante către autorități și pentru a oferi servicii cu valoare adăugată cetățenilor, expeditorilor și operatorilor, inclusiv sisteme pentru o utilizare a rețelei în condiții de reziliență, securitate, siguranță, protecție a mediului și eficiență din punctul de vedere al capacității. Acestea includ sistemele, tehnologiile și serviciile menționate la literele (r)-(x) și pot include, de asemenea, dispozitive de bord, împreună cu componentele de infrastructură sau digitale corespondente;
- (r) „sistem de transport inteligent” (STI) înseamnă un sistem astfel cum este definit la articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport²⁵;
- (s) „sisteme de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime” (VTMIS) înseamnă sisteme astfel cum au fost instituite prin Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁶;
- (t) „servicii de informații fluviale” (RIS) înseamnă tehnologii ale informației și comunicațiilor privind căile navigabile interioare, astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (a) din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁷;

²⁵ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1).

²⁶ Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

²⁷ Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 255, 30.9.2005, p. 152).

- (u) „mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” (EMSW_e) înseamnă cadrul juridic și tehnic astfel cum a fost definit în Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului²⁸;
- (v) „sistem de management al traficului aerian/sistem de servicii de navigație aeriană” (sistem ATM/ANS – Air Traffic Management/Air Navigation Service System) înseamnă un sistem ATM/ANS astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (7) din Regulamentul (UE) 2018/1139;
- (w) „sistem european de management al traficului feroviar” (European Rail Traffic Management System – ERTMS) înseamnă sistemul menționat în Directiva (UE) 2016/797 și la punctul 2.2 din anexa la Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei²⁹;
- (x) „sistem de comunicare radio ERTMS” înseamnă ERTMS de nivel 2 sau de nivel 3 care utilizează comunicațiile radio pentru a transmite autorizații de circulație unui tren, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei³⁰;
- (y) „sisteme de clasă B” înseamnă sisteme preexistente de protecție a trenurilor și de comunicații radio de voce, astfel cum sunt definite la punctul 2.2 din anexa la Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei;
- (z) „port maritim” înseamnă port maritim astfel cum este definit la articolul 2 punctul 16 din Regulamentul (UE) 2017/352;
- (aa) „transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă circulația mărfurilor și a pasagerilor pe mare între porturi situate în apele geografice ale unui sau mai multor state membre sau între un port situat în apele statelor membre și un port situat în apele unei țări terțe adiacente care are țărm la mările învecinate cu apele teritoriale ale unui sau mai multor state membre;

²⁸ Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (JO L 198, 25.7.2019, p. 64).

²⁹ Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 158, 15.6.2016, p. 1).

³⁰ Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 158, 15.6.2016, p. 1).

- (ab) „informații electronice referitoare la transportul de mărfuri” (eFTI) înseamnă comunicarea electronică, între operatorii economici și autoritățile competente, a informațiilor de reglementare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului³¹;
- (ac) „Cerul unic european” (Single European Sky – SES) înseamnă sistemele instituite în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 549/2004³², (CE) nr. 550/2004³³, (CE) nr. 551/2004³⁴ și (UE) 2018/1139³⁵ ale Parlamentului European și ale Consiliului având drept obiective consolidarea normelor de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian și ale serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general în Europa;
- (ad) „vertiport” înseamnă o zonă utilizată pentru decolarea și aterizarea aeronavelor cu decolare și aterizare verticală (vertical take-off and landing – VTOL);
- (ae) „poziție de staționare cu contact” înseamnă o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei aeroportuare echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;

³¹ Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33).

³² Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

³³ Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

³⁴ Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

³⁵ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

(af) „proiect SESAR” înseamnă proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de punere în practică a SESAR;

(af2) „cosmodrom” înseamnă o instalație pentru testarea și lansarea vehiculelor spațiale;

(ag) „proiect feroviar european” înseamnă un proiect al întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei sau al predecesoarei acesteia, Shift2Rail;

(ah) „Plan general european de management al traficului aerian” (Planul general european pentru ATM) înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului³⁶, astfel cum a fost modificat ulterior³⁷;

(ai) „structura de guvernanta a transportului feroviar de marfa” înseamnă organismele de guvernanta menționate la articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010;

(aj) „întreținere” înseamnă lucrările menite să mențină starea și capacitatea infrastructurii existente pe durata de viață a acesteia;

(ak) „analiză cost-beneficiu în domeniul socioeconomic” înseamnă o evaluare ex-ante cuantificată a valorii unui proiect, realizată pe baza unei metodologii recunoscute, care ține seama de toate beneficiile și costurile sociale, economice, sanitare, climatice și de mediu relevante. Analiza beneficiilor și costurilor climatice și de mediu se bazează pe evaluarea impactului asupra mediului efectuată în temeiul Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului³⁸;

(al) „combustibili alternativi” înseamnă combustibili alternativi astfel cum sunt definiți la articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];

³⁶ JO L 95, 9.4.2009, p. 41.

³⁷ Decizia 2009/320/CE a Consiliului din 30 martie 2009 de aprobare a Planului general european de management al traficului aerian al proiectului de cercetare privind ATM în contextul cerului unic european (SESAR) (JO L 95, 9.4.2009, p. 41).

³⁸ Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 26, 28.1.2012, p. 1).

- (am) „spațiu de parcare sigur și securizat” înseamnă un spațiu de parcare accesibil conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport de mărfuri sau de persoane, care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului³⁹ și care a fost certificat în conformitate cu standardele și procedurile Uniunii, în temeiul articolului 8a alineatul (2) din regulamentul respectiv;
- (an) „sistem de cântărire în mers” înseamnă un sistem automat amplasat pe infrastructura rutieră în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a limitelor de greutate relevante, în conformitate cu Directiva 96/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁰.
- (ao) „decizie de autorizare a unui proiect” înseamnă decizia sau un ansamblu de decizii, care pot avea caracter administrativ, luate simultan sau succesiv de una sau mai multe autorități ale unui stat membru, cu excepția autorităților competente să se pronunțe cu privire la o cale de atac administrativă sau a instanțelor, în temeiul sistemului juridic național și al dreptului administrativ intern, prin care se stabilește dacă un promotor de proiect are sau nu are dreptul să implementeze proiectul în zona geografică în cauză în cadrul rețelei centrale, al rețelei centrale extinse sau al rețelei globale, fără a aduce atingere vreunei decizii luate în contextul unei căi de atac administrative sau judiciare.

Articolul 4

Obiectivele rețelei transeuropene de transport

- (1) Obiectivul general al dezvoltării rețelei transeuropene de transport este de a institui o rețea multimodală de înaltă calitate la nivelul Uniunii.

³⁹ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

⁴⁰ Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

(2) Rețeaua transeuropeană de transport consolidează coeziunea socială, economică și teritorială a Uniunii și contribuie la crearea unui spațiu european unic al transporturilor care să fie durabil, sigur, eficient și rezilient, să sporească beneficiile utilizatorilor săi și să sprijine creșterea favorabilă incluziunii. Aceasta demonstrează o valoare adăugată europeană prin contribuția la realizarea obiectivelor prezentate în următoarele patru categorii:

(a) durabilitate, prin:

- (i) promovarea mobilității cu emisii zero și cu emisii scăzute în conformitate cu obiectivele relevante ale Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂;
- (ii) facilitarea utilizării pe scară mai largă a unor moduri de transport mai durabile, în special prin dezvoltarea în continuare a unei rețele de transport feroviar de călători pe distanțe lungi, inclusiv de mare viteză, și a unei rețele de transport feroviar de marfă interoperabile, a unei rețele fiabile de transport pe căi navigabile interioare și a unei rețele de transport maritim pe distanțe scurte la nivelul Uniunii, precum și prin promovarea modurilor active de transport;
- (iii) creșterea protecției mediului;
- (iv) reducerea externalităților negative, inclusiv a celor legate de mediu, sănătate, congestionare a traficului și accidente;
- (v) creșterea securității energetice;

(b) coeziune, prin:

- (i) accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate;
- (ii) reducerea decalajelor care există între regiuni și între statele membre în ceea ce privește calitatea infrastructurii;

- (iii) coordonarea eficientă, atât pentru traficul de pasageri, cât și pentru traficul de marfă, și existența unor conexiuni între infrastructura de transport pentru traficul pe distanțe lungi, pe de o parte, și pentru traficul regional și local și serviciile de transport în nodurile urbane, pe de altă parte;
 - (iv) o infrastructură de transport care să reflecte situațiile specifice din diferite părți ale Uniunii și care să prevadă o acoperire echilibrată a tuturor regiunilor europene;
- (c) eficiență, prin:
- (i) eliminarea blocajelor de infrastructură și remedierea legăturilor lipsă atât în cadrul infrastructurilor de transport, cât și la punctele de conexiune dintre ele, pe teritoriile statelor membre și între acestea;
 - (ii) eliminarea blocajelor în materie de interoperabilitate, inclusiv a lacunelor în materie de digitalizare;
 - (iii) interoperabilitatea rețelelor naționale, regionale și locale de transport;
 - (iv) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport, inclusiv în nodurile urbane;
 - (v) promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care contribuie la stimularea creșterii economice și a competitivității;
 - (vi) utilizarea mai eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente aflate în funcțiune;
 - (vii) aplicarea unor concepte tehnologice și operaționale inovatoare, într-un mod rentabil;
- (d) creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin:
- (i) asigurarea accesibilității pentru utilizatori și satisfacerea nevoilor acestora în materie de mobilitate și transport, ținând seama în special de nevoile persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate, inclusiv ale persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă și ale persoanelor care locuiesc în regiuni îndepărtate, inclusiv regiuni ultraperiferice și insule;

- (ii) asigurarea unor standarde de siguranță și securitate de înaltă calitate, inclusiv a calității serviciilor pentru utilizatori, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de marfă;
- (iii) sprijinirea calității, eficienței și durabilității serviciilor de transport care sunt accesibile și la prețuri convenabile;
- (iv) sprijinirea mobilității adaptate la schimbările climatice și reziliente la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om și care facilitează punerea eficientă și rapidă în practică a serviciilor de urgență și de salvare, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă;
- (v) asigurarea rezilienței infrastructurii, în special pe tronsoanele transfrontaliere;
- (vi) oferirea unor soluții alternative de transport, inclusiv utilizând alte moduri de transport, în cazul perturbărilor la nivelul rețelei.
- (vii) sprijinirea modurilor active de mobilitate prin îmbunătățirea accesibilității și a calității infrastructurii aferente, ameliorând astfel siguranța și sănătatea utilizatorilor activi ai infrastructurii și promovând beneficiile de mediu ale modurilor respective;

Articolul 5

Rețea eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și protecția mediului

- (1) Rețeaua transeuropeană de transport este planificată, dezvoltată și exploatată într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor și în conformitate cu cerințele de mediu aplicabile la nivelul Uniunii și la nivel național, prin:
 - (a) dezvoltarea de noi infrastructuri, îmbunătățirea și întreținerea infrastructurii de transport existente, în special prin includerea întreținerii pe întreaga durată de viață a infrastructurii în faza de planificare a construcției sau a îmbunătățirii infrastructurii, precum și prin menținerea în funcțiune a infrastructurii;

- (b) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;
 - (c) instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru combustibili alternativi;
 - (d) implementarea de noi tehnologii și sisteme TIC în domeniul transporturilor având drept scop menținerea sau îmbunătățirea performanței infrastructurii, în cazul în care o astfel de implementare se justifică din punct de vedere economic sau este necesară pentru îmbunătățirea siguranței și a securității;
 - (e) optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității și a traficului și trecerea la modele de mobilitate mai durabile, inclusiv dezvoltarea unor servicii de transport multimodal durabile, atractive și eficiente;
 - (f) luarea în considerare a eventualelor sinergii cu alte rețele, în special cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații sau cu rețeaua cu dublă utilizare identificată în Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara ei;
 - (g) dezvoltarea unei infrastructuri verzi, durabile și reziliente la schimbările climatice, vizând să reducă cât mai mult posibil impactul negativ asupra sănătății cetățenilor care trăiesc la nivelul rețelei, asupra mediului, precum și a degradării ecosistemelor;
 - (h) luarea în considerare în mod adecvat a rezilienței rețelei de transport și a infrastructurii acesteia, în special pe tronsoanele transfrontaliere, în ceea ce privește atât schimbările climatice, cât și pericolele naturale și dezastrele provocate de om, precum și perturbările, intenționate sau nu, inclusiv în materie de trafic, în vederea abordării acestor provocări;
 - (i) Eliminat.
- (2) În contextul planificării și dezvoltării rețelei transeuropene de transport, statele membre pot adapta alinierea detaliată a rutelor tronsoanelor, luând în considerare circumstanțele specifice din diferitele părți ale Uniunii, cum ar fi caracteristicile topografice ale regiunilor în cauză și considerentele de mediu, asigurând în același timp respectarea dispozițiilor prezentului regulament. O astfel de adaptare nu depășește ceea ce este permis de decizia relevantă de autorizare a proiectului.

- (3) Evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor se efectuează în conformitate cu Directiva 92/43/CEE a Consiliului⁴¹ și cu Directivele 2000/60/CE⁴², 2001/42/CE⁴³, 2002/49/CE⁴⁴, 2009/147/CE⁴⁵ și 2011/92/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului⁴⁶. În cazul proiectelor de interes comun pentru care procesul de achiziție a evaluării de mediu nu a fost încă inițiat la data intrării în vigoare a prezentului regulament, ar trebui evaluată și conformitatea cu principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative”.

Articolul 6

Dezvoltarea treptată a rețelei transeuropene de transport

- (1) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (4a), rețeaua transeuropeană de transport este dezvoltată treptat în trei etape: finalizarea unei rețele centrale până la 31 decembrie 2030, a unei rețele centrale extinse până în 31 decembrie 2040 și a rețelei globale până la 31 decembrie 2050, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament. Aceasta se realizează, în special, prin implementarea unei structuri pentru rețeaua respectivă, bazată pe o abordare metodologică coerentă și transparentă, constând într-o rețea globală și într-o rețea centrală și o rețea centrală extinsă, cu noduri de transport și urbane ca puncte de legătură multimodale între rețelele de trafic pe distanțe lungi și rețelele de transport regional și local.

⁴¹ Directiva 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică (JO L 206, 22.7.1992, p. 7).

⁴² Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei (JO L 327, 22.12.2000, p. 1).

⁴³ Directiva 2001/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2001 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului (JO L 197, 21.7.2001, p. 30).

⁴⁴ Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental (JO L 189, 18.7.2002, p. 12).

⁴⁵ Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice (JO L 20, 26.1.2010, p. 7).

⁴⁶ Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 26, 28.1.2012, p. 1).

- (2) Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.
- (3) Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei transeuropene de transport dezvoltate în mod prioritar pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport.

Articolul 7

Coridoarele europene de transport

Coridoarele europene de transport sunt alcătuite din părțile rețelei centrale sau ale rețelei centrale extinse care au cea mai mare importanță strategică pentru dezvoltarea unor fluxuri durabile și multimodale de transport de mărfuri și de persoane în Europa, precum și pentru dezvoltarea unei infrastructuri interoperabile de înaltă calitate și a performanței operaționale.

Articolul 8

Proiecte de interes comun

- (1) Proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin modernizarea infrastructurilor de transport existente sau prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a rețelei din punctul de vedere al resurselor.
- (2) Un proiect de interes comun:
 - (a) are o valoare adăugată europeană demonstrată, contribuind la îndeplinirea obiectivelor din cel puțin două dintre cele patru categorii prevăzute la articolul 4 și

- (b) are viabilitate economică, pe baza unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau, în cazul zonelor slab populate, aduce o contribuție pozitivă la dezvoltarea rețelei, pe baza unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic.
 - (c) Eliminat.
- (3) Un proiect de interes comun înglobează întregul său ciclu, inclusiv studiile de fezabilitate și procedurile de autorizare, construirea, punerea în aplicare și evaluarea.
 - (4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că proiectele se derulează în conformitate cu dreptul relevant al Uniunii și cu dreptul intern, în special cu actele juridice ale Uniunii în materie de mediu, protecția climei, siguranță, securitate, concurență, ajutoare de stat, achiziții publice, sănătate publică și accesibilitate, precum și cu legislația în domeniul nediscriminării.
 - (4a) Implementarea proiectelor de interes comun depinde de gradul de maturitate a acestora, respectarea dreptului Uniunii și a procedurilor judiciare naționale și disponibilitatea resurselor financiare, fără a aduce atingere angajamentului financiar ulterior al unui stat membru sau al Uniunii.
 - (5) Comisia le poate recomanda statelor membre să instituie entități unice pentru coordonarea, construirea și/sau gestionarea proiectelor transfrontaliere de interes comun în domeniul infrastructurii, în special pentru proiectele complexe și de mari dimensiuni. Coordonatorul european relevant are statutul de observator în cadrul consiliului de supraveghere sau al unui organism director similar al entității unice respective.

Articolul 9

Cooperarea cu țările terțe

- (1) Uniunea poate coopera cu țările terțe cu scopul de a conecta rețeaua transeuropeană de transport la rețelele lor de infrastructură prin intermediul proiectelor de interes comun, după caz, în vederea consolidării creșterii economice și competitivității durabile, în special pentru:

- (a) promovarea extinderii la țările terțe a politicii privind rețeaua transeuropeană de transport, împreună cu alte politici conexe ale Uniunii, în special în domeniul mediului și al protecției climei;
- (b) asigurarea legăturii dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele de transport ale țărilor terțe la punctele de trecere a frontierei, inclusiv pe teritoriul țării terțe, pentru garantarea fluidității fluxurilor de trafic, a verificărilor la frontieră, a supravegherii frontierelor și a altor proceduri de control la frontieră;
- (ba) asigurarea pe teritoriul țării terțe a legăturii dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele de transport ale țărilor terțe;
- (c) finalizarea infrastructurii de transport din țări terțe care face legătura între părți ale rețelei transeuropene de transport din Uniune;
- (d) promovarea interoperabilității dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele țărilor terțe;
- (e) facilitarea transportului maritim și promovarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte cu țările terțe, cu condiția ca acestea să nu contribuie la relocarea emisiilor de dioxid de carbon;
- (f) facilitarea transportului pe căi navigabile interioare cu țările terțe;
- (g) facilitarea transportului aerian cu țările terțe, cu scopul de a promova competitivitatea și creșterea economică eficientă și durabilă, inclusiv extinderea Cerului unic european și o mai bună cooperare în materie de gestionare a traficului aerian;
- (h) conectarea și punerea în aplicare a sistemelor TIC în domeniul transporturilor în aceste țări;
- (i) promovarea decarbonizării transporturilor, în special prin instalarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi în țările terțe, în vederea instituirii unei rețele continue conectate cu rețeaua transeuropeană de transport.

- (2) Anexa IV prezintă hărți indicative ale rețelei transeuropene de transport extinse la anumite țări învecinate, indicând, după caz, o rețea centrală și o rețea globală în conformitate cu criteriile prevăzute în prezentul regulament.
- (3) Prezentul articol nu aduce atingere niciunui fel de contribuție financiară ulterioară a Uniunii la proiecte desfășurate în țări terțe în temeiul altor acte juridice ale UE.

CAPITOLUL II

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 10

Dispoziții generale privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală

- (1) Rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală:
 - (a) sunt cele indicate pe hărțile din anexa I și în listele din anexa II;
 - (b) sunt indicate în continuare prin descrierea componentelor infrastructurii;
 - (c) îndeplinesc cerințele privind infrastructurile de transport stabilite în prezentul capitol și în capitolele III și IV;
 - (d) constituie baza pentru identificarea proiectelor de interes comun.

- (2) Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei globale dezvoltate în mod prioritar pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua transeuropeană de transport. Trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2021/1153 se interpretează ca incluzând „rețeaua centrală extinsă”, astfel cum este definită în prezentul regulament. Trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] se interpretează ca trimiteri la „rețeaua centrală”, astfel cum este definită în prezentul regulament. Trimiterile la „rețeaua globală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] se interpretează ca trimiteri la „rețeaua centrală extinsă” și la „rețeaua globală”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament.

- (3) Nodurile rețelei sunt prevăzute în anexa II și includ nodurile urbane și nodurile de transport (aeroporturi, porturi maritime și interioare, terminale feroviar-rutiere și terminale de-a lungul căilor navigabile interioare).
- (4) Statele membre adoptă măsurile adecvate pentru dezvoltarea rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale, în vederea respectării dispozițiilor relevante ale prezentului regulament până la datele prevăzute la articolul 6 alineatul (1), cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.

Articolul 11

Dispoziții generale privind coridoarele europene de transport

- (1) Cele nouă coridoare europene de transport, mai exact:

- i. Atlantic;
- ii. Marea Baltică-Marea Neagră-Marea Egee;
- iii. Marea Baltică-Marea Adriatică;
- iv. Mediteranean;
- v. Marea Nordului-Rin-Mediteranean;
- vi. Marea Nordului-Baltic;
- vii. Rin-Dunăre;
- viii. Scandinav-Mediteranean;
- ix. Balcanii de Vest-estul Mării Mediterane,

sunt indicate pe hărțile din anexa III.

- (2) Statele membre adoptă măsurile adecvate pentru dezvoltarea coridoarelor europene de transport, în vederea respectării dispozițiilor prezentului regulament, până la 31 decembrie 2030 pentru infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală și până la 31 decembrie 2040 pentru infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală extinsă, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.
- (3) Sub rezerva articolului 172 alineatul (2) din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 din prezentul regulament pentru a modifica, în limitele prevăzute la articolul 7, alinierea coridoarelor europene de transport din anexa III la prezentul regulament, pentru a ține seama de dezvoltarea principalelor fluxuri comerciale și de trafic sau de modificări substanțiale la nivelul rețelei. În ceea ce privește modificările alinierilor coridoarelor care afectează părțile situate în teritoriile țărilor învecinate, astfel de acte delegate se bazează pe acorduri la nivel înalt privind rețelele infrastructurilor de transport încheiate între Uniune și țările învecinate în cauză.

Articolul 12

Priorități generale pentru rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală

- (1) În contextul dezvoltării rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:
- (a) creșterea ponderii modurilor de transport mai durabile pentru mărfuri și pasageri, în special în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării, precum și a sporirii beneficiilor sociale și economice derivate din domeniul transporturilor;
 - (b) asigurarea unui nivel sporit de accesibilitate și conectivitate pentru toate regiunile Uniunii, ținând seama totodată de coeziunea teritorială și socială, precum și de situația specifică a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și a zonelor slab populate;
 - (c) asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității dintre acestea, inclusiv a modurilor active de mobilitate în zonele urbane;

- (d) remedierea legăturilor lipsă și înlăturarea blocajelor, în special în ceea ce privește interoperabilitatea și în cazul tronsoanelor transfrontaliere;
 - (e) implementarea infrastructurii necesare asigurării unei circulații fără sincope a vehiculelor, navelor și aeronavelor cu emisii zero și cu emisii scăzute;
 - (f) promovarea utilizării eficiente și durabile a infrastructurii și, după caz, creșterea capacității;
 - (g) menținerea în funcțiune a infrastructurii existente și îmbunătățirea sau menținerea nivelului său de calitate în ceea ce privește siguranța, securitatea, eficiența sistemului de transport și a operațiunilor de transport, rezistența la schimbările climatice și la dezastre, performanța de mediu și continuitatea fluxurilor de trafic;
 - (h) îmbunătățirea calității serviciilor și a condițiilor sociale pentru lucrătorii din transporturi, a accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și pentru alte persoane aflate în situații de vulnerabilitate;
 - (i) îmbunătățirea digitalizării și dezvoltarea automatizării, în special prin punerea în aplicare și implementarea unor sisteme TIC în domeniul transporturilor.
- (2) Pentru completarea măsurilor prevăzute la alineatul (1), se acordă o atenție deosebită măsurilor necesare pentru:
- (a) contribuirea la atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier; și
 - (b) Mutată la litera (a)
 - (c) Eliminată;⁴⁷

⁴⁷ Această literă, care se referea la eliminarea blocajelor, în special în ceea ce privește interoperabilitatea, a fost fuzionată cu alineatul (1) litera (d).

- (d) optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității și a traficului, precum și prin creșterea performanței operaționale.
- (e) contribuirea la efectele pozitive asupra sănătății și mediului prin promovarea utilizării modurilor active de mobilitate prin dezvoltarea infrastructurii corespunzătoare pentru mersul cu bicicleta și mersul pe jos.

Articolul 13

Priorități generale pentru coridoarele europene de transport

În contextul dezvoltării coridoarelor europene de transport, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:

- (a) dezvoltarea unei rețele de transport feroviar de marfă de înaltă performanță și pe deplin interoperabile la nivelul Uniunii;
- (b) dezvoltarea unei rețele interoperabile de transport feroviar de călători de înaltă performanță, inclusiv de mare viteză, care să conecteze nodurile urbane la nivelul Uniunii;
- (c) dezvoltarea unei infrastructuri eficiente de transport aerian și pe căi navigabile interioare și a unei infrastructuri de transport maritim bine integrate în spațiul maritim european;
- (d) dezvoltarea unei rețele de drumuri sigure și securizate, cu infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi;
- (e) dezvoltarea unor soluții îmbunătățite în materie de transport multimodal și interoperabil;

- (f) promovarea integrării intermodale a întregului lanț logistic, interconectându-se eficient în nodurile urbane și de transport;
- (g) implementarea infrastructurii necesare asigurării unei circulații fără sincope a vehiculelor, navelor și aeronavelor cu emisii zero și cu emisii scăzute.

CAPITOLUL III

DISPOZIȚII SPECIFICE

SECȚIUNEA 1

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT FERROVIAR

Articolul 14

Componente ale infrastructurii

- (1) Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special:
- (a) linii de cale ferată, inclusiv:
 - (i) fire de cale ferată;
 - (ii) macazuri;
 - (iii) treceri la nivel;
 - (iv) linii abătute;
 - (v) tuneluri;
 - (vi) poduri;
 - (vii) infrastructură pentru atenuarea impactului asupra mediului;
 - (b) gări, de-a lungul liniilor indicate în anexa II, pentru transferul călătorilor în cadrul modului de transport feroviar, precum și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;
 - (c) infrastructuri de servicii feroviare, de-a lungul liniilor indicate în anexa I, altele decât stațiile de călători, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 11 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁸, în special stații de triaj, stații de formare a trenurilor, infrastructuri de manevrare, linii de garare, infrastructuri de întreținere, alte infrastructuri tehnice, cum ar fi instalații de curățare și de spălare, infrastructuri de intervenție și de realimentare cu combustibil; de asemenea, include instalații de schimbare automată a ecartamentului pentru transportul feroviar;

⁴⁸ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

- (d) conexiunile rutelor de acces feroviar până la terminalele multimodale de marfă conectate pe calea ferată, inclusiv rutele de acces feroviar până la terminalele multimodale de marfă din porturile și aeroporturile interioare și maritime, precum și rutele de acces feroviar până la stațiile de triaj, astfel cum sunt menționate la punctul 2 litera (c) din anexa II la Directiva 2012/34/UE;
 - (e) elemente de control-comandă și semnalizare de cale;
 - (f) infrastructură energetică de cale;
 - (g) echipamente conexe;
 - (h) sisteme TIC în domeniul transporturilor.
- (2) Printre echipamentele tehnice asociate liniilor de cale ferată se pot număra sistemele de electrificare, echipamentele pentru urcarea și coborârea călătorilor și pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor în gări și terminale, precum și tehnologii inovatoare în faza de implementare.

Articolul 15

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

- (1) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei globale:
- (a) respectă dispozițiile Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁹ și măsurile sale de punere în aplicare, cu scopul de a asigura interoperabilitatea rețelei globale;
 - (b) respectă cerințele specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) adoptate în temeiul articolelor 4 și 5 din Directiva (UE) 2016/797, fără a aduce atingere derogărilor prevăzute la articolul 7 alineatul (1) din directiva respectivă;
 - (c) eliminată.

⁴⁹ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura feroviară a rețelei globale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d):
- (a) este complet electrificată în ceea ce privește liniile de cale ferată și, în măsura în care acest lucru este necesar pentru operațiunile trenurilor electrice, în ceea ce privește liniile abătute;
 - (b) eliminată.
 - (c) permite, fără o autorizație specială, o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 tone;
 - (d) permite, fără o autorizație specială, exploatarea trenurilor de marfă cu o lungime a trenului de cel puțin 740 m [inclusiv locomotiva (locomotivele)]. Această cerință este îndeplinită dacă, pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se poate aloca în fiecare zi cel puțin o trasă pe oră și pe direcție, în medie, în cazul în care o întreprindere feroviară solicită acest lucru;
 - (e) eliminată.

Cerințele prevăzute la literele (c) și (d) se aplică numai liniilor din cadrul rețelei globale care:

- conectează un terminal multimodal de marfă sau un port maritim sau interior cu cel mai apropiat punct de trecere în rețeaua centrală sau rețeaua centrală extinsă de transport de marfă ori
- constituie o linie de redirectionare a unei linii care face parte din rețeaua centrală sau din rețeaua centrală extinsă pentru transport de marfă ori
- exploatează mai mult de zece trenuri de marfă pe zi, în medie, în ambele direcții, pe baza datelor pentru anul precedent înainte de notificare.

În termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, statele membre notifică Comisiei liniile în cauză. În cazul tronsoanelor transfrontaliere, o astfel de notificare se emite cu acordul celorlalte state membre vizate.

- (2a) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura feroviară a rețelei globale pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) și care este conectată la liniile feroviare utilizate pentru transportul de marfă, astfel cum sunt definite la articolul 15 alineatul (2), îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (c) și (d), cu excepția cazului în care, în ceea ce privește cerințele prevăzute la alineatul (2) litera (d), Comisia a acordat o derogare de la aplicarea articolului 37 alineatul (3) în temeiul articolului 37 alineatul (5).
- (3) Cerințele prevăzute la alineatele (2) și (2a) nu se aplică rețelelor izolate.
- (b) eliminată.
- (4) Fără a aduce atingere alineatului (3), la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în ceea ce privește cerințele menționate la prezentul articol, pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau al impactului negativ potențial asupra mediului sau a biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru (statele membre) învecinat(e) în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statul membru (statele membre) învecinat(e) poate (pot) furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e). Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității și continuității rețelei feroviare, după caz. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e) în cauză.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Articolul 16

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă

- (1) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă dispozițiile articolului 15 alineatul (1).
- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de marfă:
 - (a) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (c);
 - (b) permite, fără o autorizație specială, exploatarea trenurilor de marfă cu o lungime a trenului de cel puțin 740 m [inclusiv locomotiva (locomotivele)]. Această cerință este îndeplinită dacă sunt respectate cel puțin următoarele condiții:
 - (i) pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se pot aloca cel puțin o trasă la două ore pe fiecare direcție și nu mai puțin de 24 de trase pe zi, în cazul în care o întreprindere feroviară solicită acest lucru;

- (ii) pe tronsoanele cu o singură linie, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se pot aloca cel puțin o trasă la trei ore pe fiecare direcție și nu mai puțin de 12 trase pe zi, în cazul în care o întreprindere feroviară solicită acest lucru;
 - (c) pentru tronsoanele feroviare care leagă terminalele multimodale de marfă din două noduri urbane sau terminalul multimodal de marfă al unui nod urban și un punct de trecere a frontierei, peste 75 % din lungimea fiecărui tronson feroviar este proiectată pentru o viteză de cel puțin 100 km/h pentru trenurile de marfă de pe liniile de transport de marfă ale rețelei centrale extinse.
- (2a) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de marfă:
- (a) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (a) în ceea ce privește liniile aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale extinse;
 - (b) pentru tronsoanele feroviare care leagă terminalele multimodale de pasageri din două noduri urbane sau terminalele multimodale de pasageri ale unui nod urban și un punct de trecere a frontierei, peste 75 % din lungimea fiecărui tronson feroviar este proiectată pentru o viteză de cel puțin 160 km/h pentru trenurile de călători de pe liniile de călători ale rețelei centrale extinse.
- (2b) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (c) și la articolul 16 alineatul (2) litera (b), cu excepția cazului în care, în ceea ce privește cerințele prevăzute la articolul 16 alineatul (2) litera (b), Comisia a acordat o derogare de la aplicarea articolului 37 alineatul (3) în temeiul articolului 37 alineatul (5).
- (3) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, infrastructura feroviară a rețelei centrale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d):
- (a) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de marfă: îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 16 alineatul (2) literele (a), (b) și (c);
 - (b) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de călători: îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (a).

- (3a) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară care face parte din rețeaua centrală pentru transportul de călători, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 16 alineatul (2a) litera (b).
- (3ab) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, liniile pentru transportul de marfă care fac parte din infrastructura feroviară a rețelei centrale sau a rețelei centrale extinse, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), permit circulația trenurilor de marfă care transportă semiremorci standard de până la 4 metri înălțime pe vagoane cu o înălțime de cel puțin 27 de centimetri pe coridoarele europene de transport de pe teritoriile lor.

Această cerință este considerată îndeplinită dacă sunt respectate cel puțin următoarele condiții pe fiecare coridor european de transport de pe teritoriul statului membru:

- există cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă și care permite exploatarea neîntreruptă a trenurilor pe teritoriul unui stat membru, precum și pe liniile transfrontaliere cu fiecare stat membru învecinat;
- există cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă către cel puțin un terminal feroviar-rutier sau un terminal multimodal de marfă situat într-un sau adiacent unui port maritim, care face parte din coridorul european de transport pe teritoriul unui stat membru;
- în cazul în care unul sau mai multe puncte finale ale unui coridor sunt situate pe teritoriul unui stat membru, există cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă către cel puțin unul dintre aceste puncte finale.

În cazul tronsoanelor transfrontaliere, determinarea liniilor în cauză se face de comun acord cu statul (statele) membru (membre) învecinate relevante.

În termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, statele membre notifică Comisiei liniile în cauză.

- (3b) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, infrastructura feroviară a rețelei centrale pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (c) și la articolul 16 alineatul (2) litera (b), cu excepția cazului în care, în ceea ce privește cerințele prevăzute la articolul 16 alineatul (2) litera (b), Comisia a acordat o derogare de la aplicarea articolului 37 alineatul (3) în temeiul articolului 37 alineatul (5).
- (4) Cerințele prevăzute la alineatele (2)-(3b) nu se aplică rețelelor izolate.
- (5) Fără a aduce atingere alineatului (4), la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în ceea ce privește cerințele menționate la prezentul articol, pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau al impactului negativ potențial asupra mediului sau a biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru (statele membre) învecinat(e) în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statul membru (statele membre) învecinat(e) poate (pot) furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e). Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității și continuității rețelei feroviare, după caz. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e) în cauză.

Atunci când evaluează cererile de derogare de la cerința referitoare la transportul semiremorcilor prevăzută la alineatul (3ab) din prezentul articol, Comisia ia în considerare în special rezultatele analizei cost-beneficiu în domeniul socioeconomic, precum și potențiala perturbare a serviciilor cauzată de lucrările necesare pentru îndeplinirea cerinței respective.

Atunci când evaluează cererile de derogare de la cerințele prevăzute la prezentul articol pentru rețeaua centrală extinsă, Comisia ia în considerare în special orice investiție majoră efectuată de statul membru în cauză pe o linie paralelă în imediata apropiere a celor care urmează să fie nou construite.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Articolul 16a

Ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată

- (1) Statele membre se asigură că orice nouă linie feroviară a rețelei centrale extinse și a rețelei centrale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), prevede ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Această cerință este considerată îndeplinită atunci când trenurile cu ecartament de 1 435 mm pot circula pe infrastructură cel târziu până în 2030 pentru rețeaua centrală și până în 2040 pentru rețeaua centrală extinsă. În sensul prezentului articol, „linie feroviară nouă” înseamnă orice linie pentru care lucrările de construcție nu au început la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

- (2) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre pe teritoriul cărora, la data intrării în vigoare a prezentului regulament, nicio linie feroviară nouă nu este planificată să fie conectată la frontiera terestră a unui alt stat membru în conformitate cu anexa I la prezentul regulament, elaborează un plan de identificare a liniei feroviare noi care urmează să fie construită în conformitate cu ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Acest plan ia în considerare impactul asupra interoperabilității cu statul membru (statele membre) învecinat(e), ținând seama, în special, de posibila migrare a liniilor feroviare existente în conformitate cu alineatul (3). Planul include o analiză cost-beneficiu în domeniul socioeconomic care să justifice decizia statului membru, acolo unde este cazul, de a nu construi infrastructură feroviară nouă în conformitate cu ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, precum și o evaluare a impactului asupra interoperabilității. Acest plan se transmite Comisiei în termen de cel mult doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- (3) Statele membre care au o rețea feroviară existentă sau o parte a acesteia cu un ecartament diferit de cel al ecartamentului nominal standard european de 1 435 mm efectuează, cel târziu la doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, o evaluare care să identifice liniile feroviare existente situate pe coridoarele de transport europene în vederea posibilei migrări a acestora la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Evaluarea este coordonată cu statul membru (statele membre) învecinat(e) în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Evaluarea include o analiză cost-beneficiu în domeniul socioeconomic cu privire la viabilitatea posibilei migrări și o evaluare a impactului asupra interoperabilității.

Pe baza evaluării prevăzute la primul paragraf, statele membre elaborează, după caz, un plan de migrare, în termen de cel mult un an de la finalizarea evaluării, care identifică liniile feroviare existente situate pe coridoarele europene de transport care urmează să fie migrate către ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm și oferă indicații privind calendarul migrării.

Paragrafele 1 și 2 se aplică *mutatis mutandis* în cazul liniilor feroviare pentru care lucrările de construcție au început la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

- (4) Prioritățile în materie de planificare a infrastructurii și a investițiilor care rezultă din planurile menționate la alineatele (2) și (3) se includ în primul plan de lucru al coordonatorului european pentru un coridor european de transport din care fac parte liniile feroviare de transport de marfă cu ecartament diferit de ecartamentul nominal standard european, în conformitate cu articolul 53.
- (5) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă o derogare temporară de la cerința menționată la alineatul (1) prin intermediul unor acte de punere în aplicare pentru liniile feroviare noi din cadrul rețelei centrale și al rețelei centrale extinse sau pentru o parte a acestora, pe motivul unor rezultate negative ale analizei cost-beneficiu în domeniul socioeconomic. Orice astfel de cerere de derogare se bazează pe o justificare corespunzătoare. În cazul tronsoanelor transfrontaliere, cererile de derogare se coordonează cu statul membru învecinat. Statul membru învecinat poate furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e). Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității și continuității rețelei feroviare, după caz. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e) în cauză.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul celui de al doilea paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. Decizia indică perioada pentru care se acordă derogarea.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul celui de al patrulea paragraf.

Articolul 17

Sistemul european de management al traficului feroviar

1. Statele membre se asigură că:

- ERTMS se instalează, până la 31 decembrie 2040, în infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse și, până la 31 decembrie 2050, în rețeaua globală, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), asigurând totodată o implementare sincronizată și armonizată a ERTMS pe cale și la bordul trenurilor;
- ERTMS se implementează pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) din rețeaua centrală extinsă până la 31 decembrie 2040 și din rețeaua globală până la 31 decembrie 2050, în cazul în care statul membru în cauză consideră, în coordonare cu părțile interesate relevante, în special cu administratorul de infrastructură, că astfel de echipamente sunt necesare.

(a) eliminată.

- (b) eliminată.
- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030:
- infrastructura feroviară a rețelei centrale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (1).
 - ERTMS se implementează pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) din rețeaua centrală, în cazul în care statul membru în cauză consideră, în coordonare cu părțile interesate relevante, în special cu administratorul de infrastructură, că astfel de echipamente sunt necesare.
- (2a) Statele membre urmăresc, acolo unde este cazul, obiectivul de a dezafecta sistemele de cale de clasă B până la 31 decembrie 2050.
- (3) eliminată.
- (4) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale este echipată cu sistemul de comunicare radio ERTMS până la 31 decembrie 2050.
- (5) Statele membre se asigură că în infrastructura feroviară a rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale sistemul de comunicare radio ERTMS este implementat începând cu 31 decembrie 2030, în cazul construirii unei noi linii.
- (5a) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, sistemul de comunicare radio ERTMS se implementează pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) din rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală în cazul în care statul membru în cauză consideră, în coordonare cu părțile interesate relevante, în special cu administratorul de infrastructură, că astfel de echipamente sunt necesare. În cazul construirii unei noi linii, această implementare se asigură începând cu 31 decembrie 2030.
- (5b) Cerințele prevăzute la alineatele (1)-(5a) nu se aplică rețelelor izolate.

- (6) Fără a aduce atingere alineatului (5b), la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări prin intermediul unor acte de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele menționate la alineatele (1)-(5a). Orice cerere de derogare se bazează pe un rezultat negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic și pe o evaluare a impactului asupra interoperabilității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru (statele membre) învecinat(e) în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statul membru (statele membre) învecinat(e) poate (pot) furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e). Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. Derogările solicitate respectă cerințele Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁰.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e) în cauză.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

⁵⁰ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Articolul 18

[Mutat la articolul 65]

Articolul 19

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura feroviară, și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte:

- (a) migrarea la ecartamentul nominal standard european (1 435 mm), dacă este cazul;
- (b) atenuarea impactului zgomotului și al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice;
- (c) îmbunătățirea siguranței trecerilor la nivel;
- (d) după caz, conectarea infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare;
- (e) sub rezerva unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic, dezvoltarea infrastructurii pentru o lungime a trenului mai mare de 740 m și o sarcină pe osie de până la 1 500 m și 25,0 t în contextul construirii și modernizării liniilor de cale ferată destinate traficului de marfă;

- (f) dezvoltarea și implementarea tehnologiilor inovatoare pentru căile ferate, sprijinindu-se în special pe activitatea întreprinderii comune Shift2Rail și a întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, în special exploatarea automată a trenurilor, gestionarea avansată a traficului și conectivitatea digitală pentru călători, pe baza sistemului ERTMS și a cuplelor automate digitale, precum și a conectivității 5G;
- (g) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii feroviare, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete și crearea de locuri de parcare pentru biciclete în apropierea gărilor, cu scopul de a promova modurile active de transport;
- (h) dezvoltarea unor tehnologii inovatoare privind combustibilii alternativi pentru căile ferate, cum ar fi hidrogenul pentru tronsoanele care sunt exceptate de la cerința de electrificare și pentru rutele de acces feroviar;
- (i) pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prevederea unui standard de asigurare a circulației trenurilor de marfă care transportă semiremorci standard de până la 4 metri înălțime pe vagoane standard cu o înălțime de 33 cm, fără nicio cerință suplimentară pentru autorizația specială de a furniza servicii.

SECȚIUNEA 2

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE

Articolul 20

Componente ale infrastructurii

- (1) Infrastructura pe căi navigabile interioare cuprinde, în special:
 - (a) râuri;
 - (b) canale;
 - (c) lacuri și lagune;

- (d) infrastructuri conexe, precum ecluze, ascensoare, poduri, rezervoare și măsurile aferente de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora, care pot avea un impact pozitiv asupra navigației pe căi navigabile interioare;
 - (e) căi navigabile de acces și conexiuni pe ultimul kilometru cu terminale multimodale de marfă conectate prin căi navigabile interioare, în special în porturi interioare și maritime;
 - (f) locuri de ancorare și de repaus;
 - (g) porturi interioare, inclusiv infrastructura portuară de bază sub formă de bazine interioare, pereți de chei, dane, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri, platforme, infrastructuri de valorificare a terenului și infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare și în afara acesteia;
 - (h) echipamentele asociate menționate la alineatul (2);
 - (i) sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv RIS;
 - (j) conexiunile porturilor interioare cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (k) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi;
 - (l) infrastructura necesară pentru operațiunile „fără deșeuri” și pentru măsurile privind economia circulară.
- (2) Echipamentele asociate ale căilor navigabile interioare pot include echipamentele pentru descărcarea și încărcarea mărfurilor și depozitarea bunurilor în porturile interioare. Echipamentele asociate pot include, în special, sisteme de propulsie și de operare care reduc poluarea, ca de pildă poluarea apei și a aerului, consumul energetic și intensitatea emisiilor de dioxid de carbon. Acestea pot include, de asemenea, instalații de preluare a deșeurilor, instalații de racordare la rețeaua electrică terestră și alte infrastructuri de furnizare și generare de combustibili alternativi, dar și echipamente pentru spargerea gheții, pentru servicii hidrologice, pentru dragarea căii navigabile, a portului și a căilor de acces în porturi pentru a asigura navigabilitatea acestora pe tot parcursul anului.
- (3) Pentru a face parte din rețeaua globală, un port interior îndeplinește următoarele condiții:

- (a) transbordează anual un volum de mărfuri de peste 500 000 de tone. Volumul anual total al mărfurilor transbordate se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat;
- (b) este situat pe rețeaua de căi navigabile interioare din cadrul rețelei transeuropene de transport.

Articolul 21

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

- (1) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, porturile interioare din rețeaua globală:
 - (a) sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară;
 - (b) oferă cel puțin un terminal multimodal de marfă deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii;
 - (c) sunt echipate cu instalații pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale navelor în porturi, care pot include instalații de preluare a deșeurilor, instalații de degazare, măsuri de reducere a zgomotului, măsuri de reducere a poluării aerului și a apei.
- (2) Statele membre se asigură că infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile interioare în conformitate cu Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi].

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală

- (1) Statele membre se asigură că porturile interioare din rețeaua centrală îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 21 alineatul (1) literele (a) și (b) până la 31 decembrie 2030 și cerințele prevăzute la articolul 21 alineatul (1) litera (c) până la 31 decembrie 2040.
- (2) Statele membre se asigură că rețeaua de căi navigabile interioare, inclusiv conexiunile menționate la articolul 20 alineatul (1) litera (e), este întreținută astfel încât să permită navigarea eficientă, fiabilă și sigură pentru utilizatori, prin asigurarea cerințelor minime pentru căile navigabile prevăzute la alineatul (3) litera (a) și a cerințelor privind nivelurile minime de servicii prevăzute la alineatul (3) literele (b), (c) și (d) (condiții de navigare corespunzătoare).

Statele membre previn deteriorarea acestor cerințe minime sau a oricăruia dintre criteriile de bază definite. În cazul în care rețeaua de căi navigabile interioare depășește aceste cerințe minime la data intrării în vigoare a prezentului regulament, statele membre depun toate eforturile posibile pentru a preveni deteriorarea statutului său.

- (3) Până la 31 decembrie 2030, statele membre se asigură, în special, că:
 - (a) râurile, canalele, lacurile, lagunele, porturile interioare și căile de acces ale acestora asigură o adâncime a canalului navigabil de cel puțin 2,5 m și o înălțime minimă sub podurile care nu sunt mobile de cel puțin 5,25 m la niveluri de referință definite ale apei, care sunt depășite un număr definit de zile pe an în medie statistic;

Nivelurile de referință ale apei se stabilesc pe baza numărului de zile pe an în care nivelul efectiv al apei a depășit nivelul de referință specificat al apei. Sub rezerva aprobării de către statele membre în cauză în conformitate cu articolul 172 din TFUE, Comisia adoptă acte de punere în aplicare, care urmează să fie elaborate în strânsă cooperare cu respectivele state membre și, dacă este cazul, în consultare cu comisiile de navigație fluvială instituite prin acorduri internaționale, specificând nivelurile de referință ale apei menționate la paragraful anterior per coridor, per cale navigabilă sau per secțiune de cale navigabilă. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 59 alineatul (3). Acestea sunt coerente cu cerințele stabilite în convențiile internaționale și în acordurile încheiate între statele membre, inclusiv în reglementările adoptate de comisiile de navigație fluvială instituite de astfel de convenții și acorduri.

- (b) Statele membre publică pe un site web accesibil publicului numărul de zile pe an, astfel cum se menționează la litera (a), în care nivelul efectiv al apei depășește sau nu atinge nivelul de referință specificat al apei pentru adâncimea canalului de navigație, precum și timpii medii de așteptare la fiecare ecluză;
- (c) operatorii de ecluze se asigură că acestea sunt exploatate și întreținute astfel încât timpul de așteptare să fie redus la minimum;
- (d) râurile, canalele, lacurile și lagunele sunt echipate cu RIS pentru toate serviciile, în conformitate cu Directiva 2005/44/CE⁵¹, astfel încât să se asigure informarea în timp real a utilizatorilor la nivel transfrontalier.

⁵¹ Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 255, 30.9.2005, p. 152).

- (4) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări de la cerințele minime menționate la alineatul (3) litera (a) per cale navigabilă și, după caz, per secțiune de cale navigabilă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative sau pe motivul rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau al impactului negativ potențial asupra mediului sau biodiversității ori asupra patrimoniului cultural. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererile de derogare sunt coordonate cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz. Statul membru (statele membre) învecinat(e) poate (pot) furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e). Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e) în cauză.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Deteriorarea cerințelor minime cauzată de acțiunea umană directă sau de lipsa de diligență în ceea ce privește întreținerea rețelei de căi navigabile interioare nu este considerată un caz care justifică acordarea unei derogări.

- (4a) În caz de forță majoră, statele membre readuc condițiile de navigație la starea anterioară de îndată ce situația o permite.
- (5) Comisia poate adopta orientări menite să asigure o abordare coerentă în materie de aplicare a condițiilor de navigare corespunzătoare în Uniune. Aceste orientări pot viza, în special:
 - (a) parametri complementari pentru căile navigabile specifice râurilor cu curgere liberă;
 - (aa) parametri complementari pentru lățimea navigabilă a canalului;
 - (b) eliminată;
 - (c) eliminată;
 - (d) eliminată;
 - (e) instalarea unei infrastructuri energetice alternative pentru a asigura accesul la combustibili alternativi la nivelul întregului coridor;
 - (f) utilizarea aplicațiilor digitale ale rețelei și a proceselor de automatizare;
 - (g) reziliența infrastructurii la schimbările climatice, la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om sau la perturbările intenționate;
 - (h) introducerea și promovarea de noi tehnologii și inovații pentru combustibili și sisteme de propulsie cu consum de energie fără emisii de dioxid de carbon.
- (6) Eliminat.

Articolul 23

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii căilor navigabile interioare

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructurile căilor navigabile interioare și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte:

- (a) după caz, atingerea unor standarde mai ridicate de modernizare a căilor navigabile existente și de creare de noi căi navigabile, pentru a respecta cerințele pieței;
- (b) adoptarea unor măsuri de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora;
- (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță, securitate și durabilitate în transportul pe căi navigabile interioare, inclusiv în nodurile urbane;
- (d) modernizarea și extinderea capacității infrastructurii necesare pentru operațiunile de transport multimodal, inclusiv a locurilor de ancorare și de repaus și a serviciilor conexe, atât în interiorul, cât și în afara zonei portuare și de-a lungul căilor navigabile;
- (e) promovarea și dezvoltarea măsurilor de îmbunătățire a performanței de mediu a transportului pe căi navigabile interioare și a infrastructurii de transport, inclusiv a navelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și a măsurilor de atenuare a impactului asupra corpurilor de apă și a biodiversității dependente de apă, în conformitate cu cerințele aplicabile în temeiul dreptului Uniunii sau al acordurilor internaționale relevante;
- (f) dezvoltarea și utilizarea navelor de navigație interioară cu pescaj mic, adecvate pentru niveluri scăzute ale apei;
- (g) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii pe căi navigabile interioare, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport;

- (h) promovarea acțiunilor de prevenire a deteriorării cerințelor privind căile navigabile.

SECȚIUNEA 3

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT MARITIM ȘI SPAȚIUL MARITIM EUROPEAN

Articolul 24

Componente ale infrastructurii

- (1) Spațiul maritim european conectează și integrează componentele maritime descrise la alineatul (2) cu rețeaua terestră prin crearea sau modernizarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte și prin dezvoltarea porturilor maritime pe teritoriul statelor membre, precum și a conexiunilor lor cu hinterlandul, astfel încât să se asigure o integrare eficientă, viabilă și durabilă cu alte moduri de transport.
- (2) Spațiul maritim european constă în:
- (a) infrastructura de transport maritim în zona portuară a rețelei centrale și a celei globale, inclusiv conectivitatea cu hinterlandul;
 - (b) acțiuni cu beneficii extinse care nu sunt legate de anumite porturi și de care spațiul maritim european și industria maritimă beneficiază în mare măsură, cum ar fi sprijinirea activităților care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului (spargerea gheții), facilitarea tranziției către un transport maritim durabil, îmbunătățirea sinergiilor dintre transporturi și energie, printre altele prin promovarea rolului porturilor ca noduri energetice și prin sprijinirea tranziției energetice, și sistemele TIC în domeniul transporturilor și studiile hidrografice;

- (c) promovarea legăturilor de transport maritim pe distanțe scurte durabile și reziliente, în special a celor care concentrează fluxurile de mărfuri pentru a reduce costurile externe negative, cum ar fi emisiile și congestionarea generate de transportul rutier în cadrul Uniunii, precum și a celor care îmbunătățesc accesul la regiunile ultraperiferice și la alte regiuni îndepărtate, insulare și periferice prin crearea sau modernizarea unor servicii maritime durabile, regulate și frecvente.
 - (d) eliminată.
- (3) Infrastructura de transport maritim menționată la alineatul (2) litera (a) cuprinde, în special:
- (a) porturi maritime, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiuni de transport în interiorul zonei portuare;
 - (b) infrastructura portuară de bază, cum ar fi bazine interioare, pereți de chei, dane, platforme, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri și infrastructuri de valorificare a terenului;
 - (c) canale maritime;
 - (d) dispozitive de asistență la navigație;
 - (e) căi de acces în port, șenale navigabile și ecluze;
 - (f) diguri sparge-val;
 - (g) conexiunile porturilor cu rețeaua transeuropeană de transport;
 - (h) sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv EMSWe și VTMISS;
 - (i) infrastructura legată de combustibili alternativi;

- (j) echipamente asociate, printre care se numără, în special, echipamente pentru gestionarea traficului și a încărcăturilor, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, inclusiv pentru operațiunile fără deșeuri și pentru măsurile privind economia circulară, pentru îmbunătățirea eficienței energetice, pentru reducerea zgomotului și utilizarea combustibililor alternativi, precum și echipamente care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului, inclusiv cele pentru spargerea gheții, pentru prospectări hidrologice, precum și pentru dragarea principală și protejarea portului și a căilor de acces în port;
 - (k) eliminată;
 - (l) infrastructură care facilitează activitățile portuare legate de parcurile eoliene offshore și de energia din surse regenerabile.
- (4) Pentru a face parte din rețeaua globală, un port maritim îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:
- (a) volumul său total anual al traficului de pasageri depășește 0,1 % din volumul total anual al traficului de pasageri la nivelul tuturor porturilor maritime ale Uniunii. Cifra de referință pentru acest volum total este reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat;
 - (b) volumul său total anual de marfă manipulată – fie în vrac, fie individual – depășește 0,1 % din volumul total anual al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Uniunii. Cifra de referință pentru acest volum total este reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat;
 - (ba) volumul său anual total de mărfuri manipulate – în vrac și/sau individual – depășește anual 500 000 de tone, iar contribuția sa la diversificarea aprovizionării cu energie a UE și la accelerarea introducerii energiei din surse regenerabile este una dintre activitățile principale ale portului. Cifra de referință pentru acest volum total este reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat;

- (c) este situat pe o insulă și reprezintă singurul punct de acces la o regiune NUTS 3 din rețeaua globală în înțelesul articolului 3 din Regulamentul 1059/2003⁵²;
- (d) este situat într-o regiune ultraperiferică sau periferică, în afara unei suprafețe cu raza de 200 de km de la cel mai apropiat port din rețeaua globală.

Articolul 25

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

- (1) Statele membre se asigură că:
 - (a) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile maritime din cadrul rețelei globale în conformitate cu Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];
 - (b) porturile maritime din cadrul rețelei globale sunt echipate cu infrastructura necesară pentru îmbunătățirea performanței de mediu a navelor în porturi, în special instalații de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, în conformitate cu Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului⁵³;
 - (c) Sistemele VTMS și SafeSeaNet sunt implementate în conformitate cu Directiva 2002/59/CE;
 - (d) ghișeele unice naționale în domeniul maritim sunt implementate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/1239.

⁵² Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 mai 2003 privind instituirea unui nomenclator comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS).

⁵³ Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE (JO L 151, 7.6.2019, p. 116).

- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050:
- (a) porturile maritime din cadrul rețelei globale cu un volum anual total al mărfurilor de peste 2 milioane de tone sunt conectate la infrastructura feroviară și rutieră și, acolo unde este posibil, la căile navigabile interioare; Cifra de referință pentru acest volum total este reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat;
 - (b) orice port maritim din cadrul rețelei globale care deservește traficul de marfă oferă cel puțin un terminal multimodal de marfă care este deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii;
 - (c) canalele maritime, șenalele navigabile și estuarele care fac legătura între două mări sau care oferă acces de la mare la porturile maritime corespund cel puțin căilor navigabile interioare ce îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 22;
 - (d) porturile maritime din cadrul rețelei globale conectate la căile navigabile interioare sunt echipate cu o capacitate specifică de gestionare a navelor de navigație interioară.

Obligația de a asigura conexiunea menționată la litera (a) de la primul paragraf nu se aplică în cazul în care constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică o astfel de conexiune.

- (3) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări de la cerințele minime menționate la alineatul (2) primul paragraf prin intermediul unor acte de punere în aplicare, pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative sau pe motivul rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau al impactului negativ potențial asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Articolul 26

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală

- (1) Statele membre se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale respectă dispozițiile articolului 25 alineatul (1).
- (2) Statele membre se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 25 alineatul (2) până la 31 decembrie 2030.

- (3) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări de la cerințele minime menționate la alineatul (2) prin intermediul unor acte de punere în aplicare, pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative sau pe motivul rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau al impactului negativ potențial asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii maritime și pentru spațiul maritim european

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura maritimă și de spațiul maritim european, în plus față de prioritățile stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte:

- (a) îmbunătățirea accesului maritim, cum ar fi diguri sparge-val, canale maritime, șenale navigabile, ecluze, dispozitive de dragare principală și de asistență la navigație;
- (b) construirea sau modernizarea infrastructurii portuare de bază, cum ar fi bazine interioare, pereți de chei, dane, platforme, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri și infrastructuri de valorificare a terenului;
- (ba) îmbunătățirea infrastructurii, echipamentelor și sistemelor de interconectare definite la articolul 36;
- (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță, securitate, eficiență și durabilitate;
- (d) introducerea și promovarea de noi tehnologii și inovații, precum și de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon;
- (e) îmbunătățirea rezilienței lanțurilor logistice și a comerțului maritim internațional, inclusiv în ceea ce privește adaptarea la schimbările climatice;
- (f) adoptarea măsurilor de reducere a zgomotului și de asigurare a eficienței energetice;
- (g) promovarea navelor cu emisii zero și cu emisii scăzute care deservește și efectuează legături de transport maritim pe distanțe scurte și elaborarea măsurilor vizând îmbunătățirea performanței de mediu a transportului maritim în vederea optimizării escalelor în port sau a lanțului de aprovizionare, în conformitate cu cerințele aplicabile în temeiul dreptului Uniunii sau al acordurilor internaționale relevante, inclusiv utilizarea programelor de stimulare ecologică;

- (h) acțiunile menționate la articolul 24 alineatul (2) literele (b) și (c).

SECȚIUNEA 4

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT RUTIER

Articolul 28

Componente ale infrastructurii

- (1) Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special:
- (a) căi rutiere, inclusiv:
 - (i) poduri;
 - (ii) tuneluri;
 - (iii) joncțiuni;
 - (iv) intersecții;
 - (v) bretele rutiere;
 - (vi) benzi de urgență;
 - (vii) eliminat;
 - (viii) eliminat;
 - (ix) eliminat;
 - (x) infrastructură pentru atenuarea impactului asupra mediului;

- (b) echipamentele conexe, inclusiv sisteme de cântărire în mers;
 - (c) infrastructură digitală și sisteme TIC pentru transport;
 - (d) rute de acces la terminale multimodale de marfă;
 - (e) conexiunile terminalelor de marfă și ale platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (f) terminale de autobuz;
 - (g) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi;
 - (h) zone de parcare și spații de servicii, inclusiv zone de parcare sigure și securizate pentru vehiculele comerciale.
- (2) Căile rutiere menționate la alineatul (1) litera (a) și indicate în anexa I sunt cele capabile să joace un rol important în traficul de marfă și de pasageri pe distanțe lungi, să integreze principalele centre urbane și economice și să comunice cu alte moduri de transport.
- (3) Printre echipamentele asociate căilor rutiere se pot număra în special echipamentele pentru gestionarea traficului, informare și îndrumare rutieră, pentru perceperea taxelor de trecere sau de utilizare, pentru garantarea siguranței rutiere, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, pentru realimentare sau reîncărcarea vehiculelor cu propulsie alternativă, precum și pentru parcare în condiții de siguranță și securitate a vehiculelor comerciale.

Articolul 29

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

- (1) Statele membre se asigură că:

- (a) siguranța infrastructurii de transport rutier este asigurată, monitorizată și, dacă este necesar, îmbunătățită în conformitate cu Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁴;
- (b) căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la un înalt nivel de siguranță a traficului;
- (c) căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la un nivel înalt de protecție a mediului, inclusiv, după caz, prin măsuri de reducere a zgomotului și prin colectarea, tratarea și eliberarea scurgerilor de apă;
- (d) tunelurile rutiere cu lungimea de peste 500 m respectă dispozițiile Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁵;
- (e) dacă este cazul, interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră este asigurată în conformitate cu Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁶, cu Regulamentul de punere în aplicare C/2019/9080 al Comisiei⁵⁷ și cu Regulamentul delegat C/2019/8369 al Comisiei⁵⁸;

⁵⁴ Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (JO L 319, 29.11.2008, p. 59).

⁵⁵ Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană (JO L 167, 30.4.2004, p. 39).

⁵⁶ Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45).

⁵⁷ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/204 al Comisiei din 28 noiembrie 2019 privind obligațiile detaliate ale furnizorilor serviciului european de taxare rutieră electronică, conținutul minim al declarației privind domeniul serviciului european de taxare rutieră electronică, interfețele electronice și cerințele pentru elementele constitutive de interoperabilitate și de abrogare a Deciziei 2009/750/CE (JO L 43, 17.2.2020, p. 49).

⁵⁸ Regulamentul delegat (UE) 2020/203 al Comisiei din 28 noiembrie 2019 privind clasificarea vehiculelor, obligațiile utilizatorilor serviciului european de taxare rutieră electronică, cerințele privind elementele constitutive de interoperabilitate și criteriile minime de eligibilitate pentru organisme notificate (JO L 43, 17.2.2020, p. 41).

- (f) după caz, taxele de trecere sau de utilizare sunt percepute în conformitate cu Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁹;
 - (g) orice sistem de transport inteligent cu privire la infrastructura de transport rutier respectă dispozițiile Directivei (UE) [...] privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente și este implementat în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul directivei respective⁶⁰;
 - (h) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată la nivelul rețelei de drumuri în conformitate cu Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi].
- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, căile rutiere ale rețelei globale menționate la articolul 28 alineatul (1) litera (a) îndeplinesc următoarele cerințe:
- (a) eliminată.
 - (b) spațiile de servicii sunt disponibile la o distanță maximă de 100 km unul de celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate;
 - (c) eliminată;
 - (d) sistemele de cântărire în mers sunt instalate la fiecare 300 km, în medie, pe rețeaua unui stat membru. Atunci când implementează aceste sisteme, statele membre se pot concentra asupra tronsoanelor rutiere cu un trafic de mărfuri de mare intensitate. Sistemele de cântărire în mers permit identificarea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutăților maxime autorizate prevăzute în Directiva 96/53/CE.

⁵⁹ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42).

⁶⁰ Directiva 2021/... de revizuire a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L [...]).

- (3) Statele membre asigură instalarea sau utilizarea mijloacelor de detectare a evenimentelor sau a condițiilor legate de siguranță și colectarea datelor relevante în materie de trafic rutier, în scopul furnizării de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră, astfel cum sunt definite în Regulamentul delegat (UE) 886/2013 al Comisiei⁶¹:
- până la 31 decembrie 2030 pentru infrastructura existentă a rețelei globale;
 - pentru noua infrastructură a rețelei globale, până la 31 decembrie 2050 sau, în cazul în care tronsonul rutier este finalizat înainte, până la data finalizării acestuia.
- (4) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări de la cerințele menționate la alineatul (2) prin intermediul unor acte de punere în aplicare atunci când densitatea traficului nu depășește 10 000 de vehicule pe zi în ambele direcții și/sau pe motivul unor constrângeri geografice specifice ori al unor constrângeri fizice semnificative sau pe motivul rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau al impactului negativ potențial asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererile de derogare sunt coordonate cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e) în cauză.

⁶¹ Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră (JO L 247, 18.9.2013, p. 6).

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Articolul 30

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă

- (1) Statele membre se asigură că infrastructura rutieră a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă dispozițiile articolului 29 alineatul (1).
- (1a) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030 pentru infrastructura rutieră care face parte din rețeaua centrală și până la 31 decembrie 2040 pentru infrastructura rutieră care face parte din rețeaua centrală extinsă, căile rutiere, astfel cum sunt menționate la articolul 28 alineatul (1) litera (a) respectă următoarele cerințe:
 - (i) cu excepția punctelor speciale sau a anumitor situații temporare, acestea sunt prevăzute cu părți carosabile separate pentru cele două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau prin alte mijloace care să asigure un nivel echivalent de siguranță și

- (ii) nu se intersectează la același nivel cu niciun drum, cu nicio cale ferată sau linie de tramvai, pistă de biciclete sau cale pietonală;
 - (iii) eliminată.
- (2) Statele membre se asigură că infrastructura rutieră a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse până la 31 decembrie 2040 respectă următoarele:
- (a) spațiile de servicii sunt disponibile de-a lungul căilor rutiere din rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă la o distanță maximă de 60 km unul de celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate;
 - (b) eliminată;
 - (c) sunt îndeplinite cerințele prevăzute la articolul 29 alineatul (2) litera (d);
- (3) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a asigura dezvoltarea unor zone de parcare sigure și securizate situate pe căile rutiere din rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă sau pe o distanță de cel mult 3 km de la cea mai apropiată ieșire rutieră a rețelei transeuropene de transport, cu o distanță medie de 150 de km între două astfel de zone, asigurând un spațiu de parcare suficient pentru vehiculele comerciale și respectând cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 până la 31 decembrie 2040⁶². Statele membre se pot concentra asupra tronsoanelor rutiere cu un trafic de mărfuri de mare intensitate.

⁶² Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE) (*JO L 102, 11.4.2006, p. 1*).

- (4) Statele membre se asigură că infrastructura rutieră îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 29 alineatul (3):
- pentru infrastructura existentă a rețelei centrale, până la 31 decembrie 2025, iar pentru infrastructura existentă a rețelei centrale extinse, până la 31 decembrie 2030;
 - pentru noua infrastructură a rețelei centrale, până la 31 decembrie 2030, iar pentru noua infrastructură a rețelei centrale extinse, până la 31 decembrie 2040 sau, în cazul în care tronsonul rutier este finalizat înainte, până la data finalizării acestuia.
- (5) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări de la cerințele menționate la alineatul (1a) și la alineatul (2) prin intermediul unor acte de punere în aplicare atunci când densitatea traficului nu depășește 10 000 de vehicule pe zi în ambele direcții și/sau pe motivul unor constrângeri geografice specifice ori al unor constrângeri fizice semnificative sau pe motivul rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau al impactului negativ potențial asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererile de derogare sunt coordonate cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz. Statul membru (statele membre) învecinat(e) poate (pot) furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e). Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizul (avizele) statului membru (statelor membre) învecinat(e) în cauză.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Articolul 31

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura rutieră și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte:

- (a) îmbunătățirea și promovarea siguranței rutiere, luând în considerare nevoile utilizatorilor vulnerabili și ale utilizatorilor drumurilor în întreaga lor diversitate, în special ale persoanelor cu mobilitate redusă;
- (b) reducerea congestionării pe căile rutiere existente, în special prin gestionarea inteligentă a traficului, inclusiv prin tarife sau taxe de congestionare dinamice, care variază în funcție de momentul zilei sau al săptămânii ori în funcție de anotimp;
- (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, introducerea de tehnologii inovatoare pentru a îmbunătăți controlul conformității cu cadrul juridic al Uniunii în domeniul transportului rutier, inclusiv instrumente inteligente și automatizate de asigurare a respectării legislației și infrastructura de comunicații;

- (d) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii rutiere, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport;
- (e) dezvoltarea unor zone de parcare sigure și securizate care să asigure un spațiu de parcare suficient pentru vehiculele comerciale și să respecte cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006⁶³ în rețeaua globală.

SECȚIUNEA 5

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT AERIAN

Articolul 32

Componente ale infrastructurii

- (1) Infrastructura de transport aerian cuprinde, în special:
 - (a) spațiul aerian, rute și căi aeriene;
 - (b) aeroporturi, inclusiv infrastructura și echipamentele necesare pentru operațiunile la sol și de transport în interiorul zonei aeroportuare și vertiporturi;
 - (c) conexiunile aeroporturilor cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (d) sistemele ATM/ANS și echipamentele conexe, inclusiv echipamentele spațiale;

⁶³ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (Text cu relevanță pentru SEE) (*JO L 102, 11.4.2006, p. 1*).

- (e) infrastructura legată de combustibilii alternativi și alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare;
- (f) infrastructura pentru producția la fața locului de combustibili alternativi și pentru îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor care afectează mediul climatic, înconjurător și fonic, generate de aeroporturi sau de operațiuni aeroportuare conexe, cum ar fi serviciile de handling la sol, operațiunile cu aeronave și transportul terestru de pasageri;
- (g) infrastructura utilizată pentru colectarea separată a deșeurilor, prevenirea generării de deșeuri și activități în domeniul economiei circulare;

(h) cosmodromuri.

2. Pentru a face parte din rețeaua globală, un aeroport îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:

- (a) pentru aeroporturile de marfă, volumul anual total al mărfurilor este de cel puțin 0,2 % din volumul anual total al mărfurilor din toate aeroporturile Uniunii;
- (b) pentru aeroporturile de pasageri, volumul anual total al traficului de pasageri reprezintă cel puțin 0,1 % din volumul anual total al pasagerilor din toate aeroporturile Uniunii, cu excepția cazului în care aeroportul în cauză este situat în afara unei raze de 100 km față de cel mai apropiat aeroport din rețeaua globală sau în afara unei raze de 200 km dacă în regiunea în care este situat există o linie feroviară de mare viteză.

Volumul anual total al pasagerilor și volumul anual total al mărfurilor se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat.

Articolul 33

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua globală

(1) Statele membre se asigură că:

- (a) aeroporturile rețelei centrale care înregistrează un volum anual total al traficului de pasageri de peste patru milioane de persoane sunt conectate la rețeaua transeuropeană de transport feroviar și la nodurile urbane aferente, astfel cum figurează în anexa II, prin intermediul căilor ferate, al metrourilor, al sistemelor feroviare ușoare sau al tramvaielor, până la 31 decembrie 2040, cu excepția cazurilor în care anumite constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică astfel de conexiuni;
- (b) eliminată.
- (c) orice aeroport situat pe teritoriul lor oferă cel puțin un terminal care este deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii, în conformitate cu Directiva (CE) nr. 2009/12⁶⁴;
- (d) standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, astfel cum au fost adoptate de Uniune în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁶⁵, se aplică infrastructurii de transport aerian;
- (e) infrastructura pentru gestionarea traficului aerian permite implementarea Cerului unic european, în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (UE) 2018/1139, în ceea ce privește operațiunile de transport aerian, cu scopul de a îmbunătăți performanța și durabilitatea sistemului aviatic european, a normelor de punere în aplicare și a specificațiilor în vigoare la nivelul Uniunii;
- (f) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în aeroporturi în conformitate cu Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];

⁶⁴ Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport, (JO L 70, 14.3.2009, p. 11).

⁶⁵ Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (JO L 97, 9.4.2008, p. 72).

(g) aeroporturile rețelei centrale și ale rețelei globale care înregistrează un volum anual total al traficului de pasageri de peste patru milioane de persoane asigură alimentarea cu aer condiționat a aeronavelor staționare la pozițiile de staționare cu contact utilizate pentru operațiunile de transport comercial până la 31 decembrie 2030 în cazul aeroporturilor din rețeaua centrală și până la 31 decembrie 2040 în cazul aeroporturilor din rețeaua globală.

- (2) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări prin intermediul unor acte de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele prevăzute la alineatul (1) literele (a) și (g), pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, inclusiv absența unui sistem feroviar pe teritoriu, sau pe motivul unui rezultat negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau al impactului negativ potențial asupra mediului sau a biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport aerian

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura de transport aerian și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte:

- (a) creșterea eficienței energetice și operaționale la nivelul aeroporturilor;
- (b) sprijinirea implementării Cerului unic european și a sistemelor interoperabile, în special a celor dezvoltate de proiectul SESAR în conformitate cu Planul general european pentru ATM, inclusiv a celor care au obiectivul de a asigura integrarea sigură și deplină a unor noi vehicule aeriene, atât cu pilot, cât și fără pilot;
- (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță și securitate;
- (d) îmbunătățirea interconexiunilor multimodale între aeroporturi și infrastructurile altor moduri de transport, precum și între aeroporturi și nodurile urbane, după caz;
- (e) îmbunătățirea durabilității și reducerea impactului asupra mediului climatic, înconjurător și fonic, în special prin introducerea de noi tehnologii și inovații, combustibili alternativi, aeronave cu emisii zero și cu emisii scăzute și infrastructuri cu emisii zero și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.
- (f) conectarea aeroporturilor rețelei globale și ale rețelei centrale care înregistrează un volum anual total al traficului de pasageri mai mic de patru milioane de pasageri la rețeaua și la nodurile urbane aferente, astfel cum figurează în anexa II, prin intermediul căilor ferate, al metrourilor, al sistemelor feroviare ușoare sau al tramvaielor;
- (g) infrastructură care asigură alimentarea cu aer condiționat a aeronavelor staționare în poziții de staționare la distanță și în poziții de staționare cu contact din aeroporturile rețelei transeuropene de transport cu un volum total anual de trafic de pasageri mai mic de patru milioane de pasageri.

SECȚIUNEA 6

INFRASTRUCTURA PENTRU TERMINALE MULTIMODALE DE MARFĂ

Articolul 35

Identificarea terminalelor multimodale de marfă

- (1) Terminalele multimodale de marfă din cadrul rețelei transeuropene de transport sunt terminale care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și care sunt:
 - (a) situate în porturile maritime ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa II;
 - (b) situate în porturile interioare ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa II;
 - (ba) situate în aeroporturile rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II; sau
 - (c) eliminată.
 - (d) clasificate ca terminale feroviar-rutiere sau terminale de-a lungul căilor navigabile interioare ale rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II.
- (2) Statele membre depun toate eforturile pentru a se asigura că există o capacitate suficientă de terminale multimodale de marfă care deservesc rețeaua transeuropeană de transport, ținând cont de fluxurile de trafic actuale și viitoare, în special de fluxurile care deservesc nodurile urbane, centrele industriale, porturile și nodurile logistice.

- (3) În termen de trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, statele membre efectuează o analiză de piață și prospectivă privind terminalele multimodale de marfă aflate pe teritoriul lor. Această analiză vizează cel puțin:
- (a) examinarea fluxurilor actuale și viitoare de trafic al mărfurilor, inclusiv a fluxurilor de trafic al mărfurilor transportate pe cale rutieră;
 - (b) identificarea terminalelor multimodale de marfă existente în cadrul rețelei transeuropene de transport de pe teritoriul lor și evaluarea necesității unor noi terminale multimodale de marfă sau a unei capacități suplimentare de transbordare la nivelul terminalelor existente;
 - (c) analizarea modului în care se poate asigura distribuția adecvată a terminalelor multimodale de marfă având o capacitate de transbordare adecvată pentru a răspunde nevoilor identificate la litera (b). Sunt avute în vedere terminalele situate în zonele de frontieră ale statelor membre învecinate.

Statele membre consultă expeditorii, operatorii de servicii logistice și transportatorii care își desfășoară activitatea pe teritoriul lor. În cadrul analizei efectuate, statele membre iau în considerare rezultatele consultării.

Statele membre notifică Comisiei, fără întârziere, rezultatele analizei respective.

- (4) În cazul în care analiza menționată la alineatul (3) identifică necesitatea unor noi terminale multimodale de marfă sau a unei capacități suplimentare de transbordare în terminalele existente, statele membre elaborează un plan de acțiune pentru dezvoltarea unei rețele de terminale multimodale de marfă, incluzând locațiile în care au fost identificate astfel de nevoi.
- (4a) Planul de acțiune este notificat Comisiei în termen de douăsprezece luni de la finalizarea analizei menționate la alineatul (3).
- (4b) Pe baza acestui plan de acțiune, statele membre notifică Comisiei o listă a terminalelor feroviar-rutiere și a terminalelor situate de-a lungul căilor navigabile interioare pe care propun să le adauge la anexele I și II.

- (5) Pentru a constitui parte din rețeaua transeuropeană de transport și a fi înscris în anexa II, un terminal feroviar-rutier sau un terminal situat de-a lungul căilor navigabile interioare îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:
- (a) volumul său anual al mărfurilor transbordate depășește, în cazul mărfurilor manipulate individual, 800 000 de tone sau, în cazul mărfurilor manipulate în vrac, 0,1 % din volumul anual total corespunzător al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Uniunii;
 - (b) este principalul terminal feroviar-rutier desemnat de statul membru pentru o regiune NUTS 2, unde nu există niciun terminal feroviar-rutier care să îndeplinească cerințele prevăzute la litera (a) în regiunea NUTS 2 respectivă;
 - (c) este propus de statul membru pentru adăugarea în anexele I și II în conformitate cu alineatul (4).

Articolul 36

Componente ale infrastructurii

Terminalele multimodale de marfă cuprind, în special:

- (a) infrastructura care interconectează diferitele moduri de transport în interiorul zonei unui terminal și în apropierea acesteia;
- (b) echipamente precum macarale, transportoare sau alte dispozitive de transbordare pentru deplasarea mărfurilor între diverse moduri de transport, precum și pentru poziționarea și depozitarea mărfurilor;
- (c) zone dedicate, cum ar fi zona de îmbarcare, zona tampon și zona de așteptare, zona de transbordare și benzile de conducere sau de încărcare;
- (d) sisteme TIC relevante pentru operațiuni eficiente la nivelul terminalelor, cum ar fi cele care facilitează planificarea capacității infrastructurii, operațiunile de transport, conexiunile între moduri și transbordarea;
- (e) infrastructură pentru combustibili alternativi.

Cerințe privind infrastructura de transport

- (1) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și nediscriminatoriu, că toate terminalele multimodale de marfă, care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și care aplică taxe transparente și nediscriminatorii în porturile maritime și porturile interioare enumerate în anexa II și în toate terminalele feroviar-rutiere și terminalele situate de-a lungul căilor navigabile interioare indicate în anexa I și enumerate în anexa II, îndeplinesc următoarele cerințe:
- (a) sunt conectate la cel puțin două moduri de transport disponibile în zonă;
 - (b) sunt echipate în interiorul terminalului sau într-o rază de maximum 3 km de la terminal cu cel puțin o stație de reîncărcare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 43 din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], dedicată deservirii vehiculelor grele de marfă, până la 31 decembrie 2030;
 - (c) sunt echipate cu instrumente digitale pentru a facilita, până la 31 decembrie 2030:
 - (i) operațiuni eficiente la nivelul terminalelor, cum ar fi, acolo unde este relevant, porți fotosensibile, un sistem de operare la nivelul terminalelor, sisteme de înregistrare digitală a mecanicului de locomotivă la intrare/ieșire, camere sau alți senzori instalați pe echipamentele de transbordare, precum și sisteme de camere video pe partea căii ferate;
 - (ii) asigurarea fluxurilor de informații în cadrul unui terminal și între modurile de transport aflate de-a lungul lanțului logistic și a capacității terminalului de a face schimb de informații cu sisteme deschise și interoperabile.
- (2) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că, până la 31 decembrie 2030, terminalele multimodale de marfă menționate la articolul 37 alineatul (1) care sunt conectate la rețeaua feroviară și efectuează transbordări verticale sunt capabile să gestioneze următoarele tipuri de unități de încărcare intermodale manevrabile cu macaraua: containere, cutii mobile sau semiremorci adaptate pentru transportul intermodal.

- (3) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că terminalele multimodale de marfă menționate la articolul 37 alineatul (1) care sunt conectate la rețeaua feroviară pot opera orice tren cu o lungime de 740 m până la 31 decembrie 2040.

Prezentul alineat nu se aplică terminalelor multimodale de marfă care sunt conectate numai la rețele feroviare izolate.

- (4) Eliminat.

- (5) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări de la dispozițiile de la alineatele (1)-(3), prin intermediul unor acte de punere în aplicare, pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, în special atunci când terminalul este situat într-o zonă cu acces restricționat spațial, sau pe motivul unui rezultat negativ al unei analize cost-beneficiu în domeniul socioeconomic sau al impactului negativ potențial asupra mediului sau a biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf.

Comisia poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în termen de cel mult 30 de zile calendaristice de la primirea cererii în temeiul primului paragraf. În cazul în care Comisia consideră că informațiile furnizate sunt insuficiente, aceasta poate solicita statului membru să le completeze în termen de 30 de zile calendaristice de la primirea informațiilor respective.

Comisia ia o decizie cu privire la derogarea solicitată în termen de cel mult șase luni de la primirea cererii în temeiul primului paragraf sau, în cazul în care statele membre în cauză au furnizat informații suplimentare în conformitate cu al treilea paragraf, în termen de cel mult patru luni de la ultima dată când aceste informații au fost primite, luându-se în considerare data cea mai recentă. În absența unei decizii explicite a Comisiei în aceste termene, derogarea se consideră acordată.

Comisia notifică celorlalte state membre derogările acordate în temeiul prezentului articol.

Articolul 38

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii multimodale de transport

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura multimodală de transport și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte:

- (a) facilitarea interconexiunilor între diverse moduri de transport;
- (b) eliminarea principalelor bariere tehnice și administrative din calea transportului multimodal, inclusiv prin punerea în aplicare a eFTI;
- (c) dezvoltarea bunei circulații a informațiilor care să permită furnizarea de servicii de transport în cadrul sistemului transeuropean de transport;
- (d) facilitarea interoperabilității pentru schimbul de date, accesul la date și reutilizarea datelor în cadrul modurilor de transport și între acestea;
- (e) promovarea, după caz, a posibilității ca liniile abătute și terminalele de marfă multimodale din rețeaua transeuropeană de transport să permită gestionarea trenurilor cu o lungime de 740 m fără a fi necesare manevre;
- (f) extinderea și electrificarea liniilor abătute de plecare și de sosire, ajustări ale sistemelor de semnalizare și îmbunătățiri ale configurației șinelor;
- (g) promovarea, după caz, a migrării liniilor abătute către ecartamentul nominal standard european.

SECȚIUNEA 7

NODURI URBANE

Articolul 39

Componente ale nodurilor urbane

- (1) Un nod urban cuprinde, în special:
 - (a) infrastructura de transport în nodul urban care face parte din rețeaua transeuropeană de transport, inclusiv rutele ocolitoare;
 - (b) punctele de acces la rețeaua transeuropeană de transport, în special gările feroviare și terminalele de autobuz, terminalele multimodale de marfă, porturile sau aeroporturile;
 - (c) eliminată.
- (2) Orașele aflate în centrul fiecărui nod urban al rețelei transeuropene de transport sunt enumerate în anexa II. Pentru a constitui parte din rețeaua transeuropeană de transport și a fi înscris în anexa II, un nod urban are o populație de cel puțin 100 000 de locuitori sau, în cazul în care într-o regiune NUTS 2 nu există un astfel de nod urban, este principalul nod urban al regiunii NUTS 2 respective.

Articolul 40

Cerințe privind nodurile urbane

- (1) În contextul dezvoltării rețelei transeuropene de transport în noduri urbane, pentru a asigura funcționarea eficientă și fără sincope a întregii rețele, statele membre asigură:

- (a) disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, în conformitate cu Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];
- (b) până la 31 decembrie 2027:
 - (i) adoptarea și monitorizarea unui PMUD pentru fiecare nod urban care să includă, printre altele, măsuri de integrare a diferitelor moduri de transport și de trecere la o mobilitate durabilă, de promovare a unei mobilități eficiente cu emisii zero și cu emisii scăzute, inclusiv a logisticii urbane, de reducere a poluării atmosferice și fonice;
 - (ii) colectarea și transmiterea către Comisie a unor indicatori de mobilitate urbană, astfel cum sunt definiți la alineatul (2) din prezentul articol, pentru fiecare nod urban;
- (c) până la 31 decembrie 2030, dezvoltarea unor terminale multimodale de pasageri pentru a facilita conexiunile pe primul și ultimul kilometru echipate cu cel puțin o stație de reîncărcare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 43 din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], dedicată deservirii autobuzelor și autocarelor;
- (d) până la 31 decembrie 2040, acolo unde este viabil din punct de vedere economic, dezvoltarea a cel puțin un terminal multimodal de marfă, în cazul în care nu există deja un astfel de terminal, care să permită o capacitate suficientă de transbordare în interiorul nodului urban sau în apropierea acestuia.

Un terminal multimodal de marfă poate deservi mai multe noduri urbane și poate fi situat în nodul urban efectiv sau în vecinătatea acestuia. Statele membre informează Comisia cu privire la aceste evoluții.

- (1a) Atunci când adoptă și monitorizează PMUD, autoritățile locale, în cooperare cu autoritățile naționale acolo unde este relevant, depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că PMUD sunt în concordanță cu orientările din anexa V, luând în considerare, de asemenea, fluxurile transeuropene de transport pe distanțe lungi.
- (2) Comisia adoptă, în termen de cel mult un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, un act de punere în aplicare care definește, într-un număr limitat, indicatorii legați de durabilitatea și siguranța transportului menționați la alineatul (1) litera (b). Respectivul act de punere în aplicare specifică, de asemenea, termene individuale pentru transmiterea fiecărui indicator. Termenele respective se stabilesc între 3 și 5 ani. La stabilirea setului detaliat de indicatori, se iau în considerare disponibilitatea și accesibilitatea datelor la nivel regional și local. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 59 alineatul (3).
- (3) Comisia instituie, de asemenea, în termen de cel mult un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, o interfață web care să le permită autorităților relevante să transmită PMUD și indicatorii menționați la alineatul (1) litera (b) și să le permită statelor membre să se asigure că PMUD și indicatorii au fost transmiși.

Articolul 41

Priorități suplimentare pentru nodurile urbane

În promovarea proiectelor de interes comun legate de nodurile urbane și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolele 12 și 13, se acordă atenție următoarelor aspecte:

- (a) conexiunile pe primul și ultimul kilometru la punctele de acces la rețeaua transeuropeană de transport menționate la articolul 39 alineatul (1) litera (b) și între acestea, în scopul de a îmbunătăți performanța rețelei transeuropene de transport, cum ar fi liniile de metrou și de tramvai;

- (b) interconectarea fără sincope dintre infrastructura rețelei transeuropene de transport și infrastructura de transport durabil regional și local. Aceasta poate include, pentru pasageri, posibilitatea de a avea acces la informații, de a rezerva, de a-și plăti călătoriile și de a-și recupera biletele prin intermediul serviciilor de mobilitate digitale multimodale, iar pentru transportul de marfă, instalații logistice urbane pentru o mai mare consolidare a livrărilor în zonele urbane, cum ar fi micronodurile și nodurile logistice pentru biciclete, în special cele conectate la infrastructura de transport feroviar și naval;
- (ba) interconectarea durabilă, fără sincope și sigură a infrastructurilor de transport de pasageri feroviare, rutiere, a modurilor active de transport și, după caz, pe căi navigabile interioare, aeriene și maritime;
- (bb) interconectarea durabilă, fără sincope și sigură a infrastructurilor de transport de marfă feroviare, rutiere și, după caz, pe căi navigabile interioare, aeriene și maritime, precum și conexiuni adecvate cu platformele și instalațiile logistice;
- (c) atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier;
- (d) promovarea unui transport și a unei mobilități eficiente, cu un nivel de zgomot scăzut și cu emisii zero, inclusiv crearea unor flote urbane mai verzi pentru pasageri și marfă;
- (e) creșterea ponderii modale a transportului public și a modurilor active de transport și măsuri care să orienteze în principal mobilitatea pasagerilor către aceste moduri;
- (f) eliminată;
- (g) promovarea unei activități eficiente de livrare a mărfurilor în zonele urbane, cu un nivel redus de emisii de zgomot și de carbon.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII PENTRU UN TRANSPORT INTELIGENT ȘI REZILIENT

Articolul 42

Sisteme TIC în domeniul transporturilor

- (1) Sistemele TIC în domeniul transporturilor permit gestionarea capacității și a traficului și schimbul de informații în cadrul modurilor de transport și între acestea, pentru operațiunile de transport multimodal și pentru serviciile de transport cu valoare adăugată, îmbunătățirea rezilienței, a siguranței, a securității și a performanței operaționale și de mediu, reducerea congestiunii, precum și simplificarea procedurilor administrative. De asemenea, sistemele TIC în domeniul transporturilor facilitează conexiunea neîntreruptă dintre infrastructură și activele mobile.
- (2) Următoarele sisteme TIC în domeniul transporturilor sunt implementate în conformitate cu dispozițiile specifice stabilite în dreptul Uniunii și în limitele acestora, la nivelul întregii Uniuni, pentru a asigura prezența unui set de capacități de bază interoperabile în toate statele membre:
 - (a) pentru căile ferate: sistemul ERTMS, aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă și de călători, astfel cum sunt menționate în specificația tehnică de interoperabilitate, în special rezultatele întreprinderii Shift2Rail și ale întreprinderilor comune pentru căile ferate ale Europei;
 - (b) pentru căile navigabile interioare: RIS;
 - (c) pentru transportul rutier și interfețele sale cu alte moduri de transport: STI;
 - (d) pentru transportul maritim: pentru serviciile VTMS de gestionare a traficului maritim și pentru schimbul de informații, mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim (EMSW);
 - (e) pentru transportul aerian: sistemele ATM/ANS, în special cele care rezultă din proiectul SESAR;
 - (f) pentru transportul multimodal: eFTI.

(3) Eliminat.

Articolul 43

Servicii de transport de marfă durabile

- (1) Statele membre promovează proiectele de interes comun care, pe de o parte, oferă servicii eficiente de transport de marfă ce utilizează infrastructura rețelei transeuropene de transport și, pe de altă parte, contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor efecte negative socioeconomice și asupra mediului și care au drept scop:
- (a) îmbunătățirea utilizării durabile a infrastructurii de transport, inclusiv gestionarea sa eficientă;
 - (b) promovarea implementării de servicii de transport inovatoare, inclusiv a unor legături de transport maritim pe distanțe scurte în contextul spațiului maritim european, a sistemelor TIC în domeniul transporturilor și a dezvoltării infrastructurii auxiliare necesare pentru realizarea în principal a obiectivelor privind mediul și siguranța ale acestor servicii;
 - (c) facilitarea operațiunilor de servicii de transport multimodal, inclusiv a fluxurilor de informații aferente necesare, și îmbunătățirea cooperării dintre participanții la lanțul logistic, inclusiv expeditorii, operatorii, furnizorii de servicii și clienții acestora;
 - (d) stimularea eficienței în materie de resurse și a operațiunilor cu emisii scăzute și cu emisii zero, în special în domenii precum tehnologiile, operațiunile, tracțiunea vehiculelor, condusul/propulsia, planificarea sistemelor și a operațiunilor; sau
 - (e) îmbunătățirea legăturilor cu cele mai vulnerabile și izolate părți ale Uniunii, în special cu regiunile ultraperiferice și cu alte regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și cu zonele slab populate, promovând servicii sistematice și frecvente.
- (2) eliminat.

Noile tehnologii și inovarea

Pentru ca rețeaua transeuropeană de transport să țină pasul cu evoluțiile și măsurile de implementare inovatoare de ordin tehnologic, statele membre vizează în special:

- (a) sprijinirea și promovarea decarbonizării transporturilor, prin tranziția către vehicule, nave și aeronave cu emisii zero și cu emisii scăzute și către alte tehnologii în materie de transport și de rețea inovatoare și durabile, într-un mod armonizat și coordonat;
- (b) intensificarea decarbonizării tuturor modurilor de transport prin stimularea eficienței energetice, introducerea soluțiilor cu emisii zero și cu emisii scăzute, inclusiv a sistemelor de alimentare cu hidrogen și energie electrică, precum și a altor soluții noi, cum ar fi combustibilii durabili, și punerea la dispoziție a infrastructurii corespunzătoare, în măsura posibilităților prin sinergii cu rețeaua energetică transeuropeană (TEN-E). Aceste infrastructuri pot include accesul la rețea și alte instalații necesare alimentării cu energie, pot ține seama de interfața infrastructură-vehicul și pot îngloba sistemele TIC în domeniul transporturilor. Infrastructura de transport poate servi drept nod energetic pentru a deservi diferite moduri de transport, în scopul de a conecta producția locală de energie curată cu aplicații de mobilitate cu emisii zero. Infrastructura de transport poate contribui, de asemenea, la implementarea altor tehnologii care accelerează decarbonizarea economiei;
- (c) sprijinirea adoptării și implementării de noi tehnologii digitale, în special promovarea schimbului de date și a infrastructurii de conectivitate cu acoperire neîntreruptă la nivelul întregii rețelei pentru a asigura cel mai înalt nivel și grad de performanță în materie de infrastructură digitală, precum și pentru a atinge niveluri mai ridicate de automatizare;
- (d) îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor și a transportului de mărfuri;

- (e) îmbunătățirea funcționării, gestionării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv prin dezvoltarea serviciilor de mobilitate digitale multimodale;
- (f) promovarea unor modalități eficiente de furnizare, către toți utilizatorii și furnizorii de servicii de transport, a unor informații accesibile și inteligibile cu privire la interconexiuni, interoperabilitate și multimodalitate și la impactul opțiunilor lor în materie de transport asupra mediului;
- (g) eliminat.
- (h) promovarea măsurilor de reducere a externalităților negative, precum congestionarea, daunele asupra sănătății și poluarea de orice fel, inclusiv zgomotul și emisiile;
- (i) introducerea tehnologiei în materie de securitate;
- (j) îmbunătățirea rezilienței infrastructurii de transport la perturbări și la schimbările climatice prin modernizarea și proiectarea infrastructurii, precum și prin soluții digitale, sigure din punct de vedere cibernetic, menite să protejeze rețeaua în contextul dezastrelor naturale și al celor provocate de om;
- (k) facilitarea realizării de noi progrese în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea sistemelor TIC și a noilor tehnologii în domeniul transporturilor în cadrul modurilor de transport și între acestea.

Articolul 45

Infrastructură sigură și securizată

Eliminat.

Reziliența infrastructurii

- (1) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a asigura faptul că, la planificarea și punerea în aplicare a proiectelor de interes comun, se ține seama de securitatea și reziliența infrastructurii la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om, la accidente și întreruperi operaționale, precum și la perturbări intenționate care afectează funcționarea sistemului de transport al Uniunii. Se acordă atenția cuvenită în special următoarelor elemente:
 - (a) interdependențele, legăturile și efectele în cascadă cu alte rețele, cum ar fi rețelele de telecomunicații și de energie electrică;
 - (b) siguranța, securitatea și performanța în prezența unor pericole multiple;
 - (c) calitatea infrastructurii structurale pe parcursul întregului său ciclu de viață, acordând o atenție deosebită viitoarelor condiții climatice preconizate;
 - (d) nevoile în materie de protecție civilă de a reacționa la perturbări;
 - (e) securitatea cibernetică și reziliența infrastructurii, acordând o atenție deosebită infrastructurii transfrontaliere.
- (2) Proiectele de interes comun pentru care se impune a fi efectuată o evaluare a impactului asupra mediului în conformitate cu Directiva 2011/92/UE fac obiectul imunizării la schimbările climatice. Imunizarea la schimbările climatice se realizează ținându-se seama de cele mai recente bune practici și orientări disponibile pentru a se asigura că infrastructurile de transport sunt reziliente la efectele negative ale schimbărilor climatice, printr-o evaluare a vulnerabilității și a riscurilor climatice, inclusiv prin măsuri de adaptare relevante, precum și prin integrarea costurilor emisiilor de gaze cu efect de seră în analiza cost-beneficiu. Fără a aduce atingere dispozițiilor prevăzute în alte acte legislative ale UE, această cerință nu se aplică în cazul proiectelor pentru care procesul de achiziție a studiului de evaluare a impactului asupra mediului a fost inițiat înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament.

Articolul 47

Riscuri la adresa securității sau a ordinii publice

- (1) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că rețeaua transeuropeană de transport este protejată împotriva riscurilor potențiale la adresa securității sau a ordinii publice care decurg din participațiile sau contribuțiile oricărei întreprinderi dintr-o țară terță la un proiect de interes comun.
- (2) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2019/452, faptului că fiecare stat membru are responsabilitatea exclusivă pentru securitatea sa națională, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (2) din TUE, și dreptului fiecărui stat membru de a proteja interesele esențiale ale siguranței sale în conformitate cu articolul 346 din TFUE, ori de câte ori un stat membru consideră că participarea sau contribuția de orice natură a unei persoane fizice dintr-o țară terță sau a unei întreprinderi dintr-o țară terță este susceptibilă să afecteze infrastructura rețelei transeuropene de transport din motive de securitate sau de ordine publică, statul membru informează Comisia cu privire la adoptarea oricăror măsuri adecvate pentru a atenua acest risc.

Articolul 48

Întreținere și ciclul de viață al proiectului

- (1) Fără a aduce atingere responsabilității statelor membre în ceea ce privește planificarea întreținerii infrastructurii și competenței acestora în ceea ce privește gestionarea și finanțarea întreținerii infrastructurii, precum și principiului bugetar al anualității, după caz, statele membre depun toate eforturile posibile pentru a asigura:

- (a) faptul că infrastructura rețelei transeuropene de transport este întreținută astfel încât să asigure, pe durata sa de viață, un nivel ridicat de servicii și de siguranță adaptat fluxului de trafic și îmbunătățindu-i-se reziliența, iar nevoile de întreținere preventivă și costurile estimate pe întreaga durată de viață a infrastructurii transeuropene de transport sunt luate în considerare în faza de planificare a construcției sau a modernizării;
- (b) planificarea pe termen lung a întreținerii infrastructurii rutiere și, după caz, a infrastructurii căilor navigabile interioare;
- (c) eliminată;
- (d) coerența între necesitățile în ceea ce privește întreținerea și reînnoirea în cazul infrastructurii feroviare legate de dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE și în acordul de natură contractuală menționat la articolul 30 din Directiva 2012/34/UE.

Articolul 49

Accesibilitate pentru toți utilizatorii

Infrastructura de transport transeuropeană permite o mobilitate și o accesibilitate neîntreruptă pentru toți utilizatorii, în special:

- pentru persoanele aflate în situații de vulnerabilitate, inclusiv persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și
- pentru persoanele care locuiesc în regiuni ultraperiferice și în alte regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și muntoase, precum și în zone slab populate.

CAPITOLUL V

PUNEREA ÎN APLICARE A INSTRUMENTELOR CORIDOARELOR EUROPENE DE TRANSPORT ȘI A PRIORITĂȚILOR ORIZONTALE

Articolul 50

Instrumentul coridoarelor europene de transport și prioritățile orizontale

- (1) Coridoarele europene de transport sunt un instrument de facilitare a punerii coordonate în aplicare a unor părți ale rețelei centrale și ale rețelei centrale extinse din rețeaua transeuropeană de transport, vizând, în special, îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere, completarea verigilor lipsă și eliminarea blocajelor la nivelul Uniunii.
- (2) Pentru a conduce la un transport multimodal eficace din punctul de vedere al resurselor și pentru a contribui la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite, coridoarele europene de transport se axează pe:
 - (a) integrarea modală, cu obiectivul specific de a consolida modurile de transport care afectează mediul în cea mai mică măsură, în special transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe mici;
 - (b) interoperabilitate;
 - (c) o dezvoltare coordonată a infrastructurii, cu precădere pe tronsoanele transfrontaliere, în special în vederea dezvoltării unui sistem de transport feroviar de marfă interoperabil, precum și a unei rețele performante de transport feroviar de călători pe distanțe lungi, inclusiv de mare viteză, la nivelul Uniunii;
 - (d) sprijinirea dezvoltării și implementării coordonate și integrate de soluții inovatoare pentru digitalizarea și interoperabilitatea transporturilor.
 - (e) promovarea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi.

- (3) Coridoarele europene de transport permit statelor membre să adopte o abordare coordonată și sincronizată în ceea ce privește investițiile în infrastructură.
- (4) ERTMS și spațiul maritim european reprezintă cele două priorități orizontale pentru punerea în aplicare a rețelei transeuropene de transport. Instrumentele instituite în conformitate cu prezentul capitol facilitează implementarea în timp util a ERTMS și integrarea infrastructurii și a serviciilor de transport maritim în rețeaua transeuropeană de transport.

Articolul 51

Coordonarea coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale

- (1) Pentru a facilita punerea în aplicare coordonată a coridoarelor europene de transport, a sistemului ERTMS și a spațiului maritim european, Comisia, cu acordul statelor membre în cauză și după consultarea Parlamentului European și a Consiliului, desemnează câte un coordonator european pentru fiecare coridor și pentru fiecare prioritate orizontală.
- (2) Coordonatorul european se desemnează, în special, pe baza cunoștințelor sale referitoare la aspectele legate de transporturi și/sau de finanțarea și/sau evaluarea socioeconomică și de mediu a proiectelor majore, precum și pe baza experienței sale în materie de elaborare a politicilor Uniunii. Coordonatorul european este selectat pentru un mandat de maximum patru ani, care poate fi reînnoit. Misiunea coordonatorului european constă în implementarea unui singur coridor sau a unei singure priorități orizontale.
- (3) Decizia prin care Comisia desemnează coordonatorul european precizează modul în care se vor duce la îndeplinire sarcinile menționate la alineatele (5), (6) și (7).
- (4) Coordonatorul european acționează în numele și din partea Comisiei, iar aceasta din urmă pune la dispoziție asistența de secretariat necesară.

- (5) Coordonatorul european:
- (a) sprijină punerea în aplicare coordonată a coridorului european de transport sau a priorității orizontale în cauză;
 - (b) stabilește un plan de acțiune împreună cu statele membre în cauză și monitorizează punerea sa în aplicare în conformitate cu articolul 53;
 - (c) se consultă cu Forumul privind coridoarele sau cu forumul consultativ pentru prioritățile orizontale în ceea ce privește planul de acțiune respectiv și punerea sa în aplicare și informează periodic forumul cu privire la punerea în aplicare a planului de acțiune;
 - (d) prezintă rapoarte statelor membre, Comisiei și, după caz, tuturor celorlalte entități direct implicate în dezvoltarea coridorului european de transport sau a priorității orizontale cu privire la orice dificultate întâmpinată și, în special în cazul în care dezvoltarea unui coridor sau a unei priorități orizontale este obstrucționată, pentru a ajuta la găsirea soluțiilor adecvate;
 - (e) întocmește un raport anual de situație adresat Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și statelor membre în cauză privind progresele înregistrate în implementarea coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale. Acest raport anual de situație se axează asupra progreselor înregistrate în ceea ce privește prioritățile și investițiile esențiale, descrie natura problemelor întâmpinate în contextul punerii lor în aplicare și poate propune eventuale soluții.
- (6) Fără a aduce atingere competențelor guvernantei transportului feroviar de marfă în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și competenței statelor membre în ceea ce privește gestionarea și finanțarea infrastructurii, coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport:

- (a) colaborează îndeaproape cu structura de guvernanta a transportului feroviar de marfa și cu statele membre în cauză pentru a contribui la identificarea priorităților și a nevoilor de investiții în domeniul transportului feroviar de marfa pe liniile de transport feroviar de marfa din cadrul coridoarelor europene de transport;
 - (b) monitorizează performanța serviciilor de transport feroviar de marfa, în strânsă cooperare cu guvernanta transportului feroviar de marfa și, dacă este cazul, identifică potențialele bariere, cum ar fi cele tehnice și operaționale și formulează recomandări în acest sens.
- (7) Coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport:
- (a) colaborează îndeaproape cu statele membre în cauză pentru a contribui la identificarea priorităților și a nevoilor de investiții pe liniile de transport feroviar de călători din cadrul coridoarelor europene de transport;
 - (b) în strânsă cooperare cu administratorii de infrastructură, monitorizează performanța serviciilor de transport feroviar de călători.
- (8) Potrivit articolului 14 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2021/1153, Comisia solicită avizul consultativ al coordonatorului european în procesul de examinare a cererilor de finanțare din partea Uniunii în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) pentru coridoarele europene de transport sau pentru prioritățile orizontale care intră în sfera de competență a coordonatorului european, pentru a asigura coerența și realizarea de progrese în cazul fiecărui coridor sau al fiecărei priorități orizontale în parte. Coordonatorul european verifică dacă proiectele propuse de statele membre pentru cofinanțare prin MIE sunt în concordanță cu prioritățile planului de acțiune.
- (9) În cazul în care coordonatorul european nu poate să își exercite mandatul într-un mod satisfăcător și în conformitate cu cerințele prezentului articol, Comisia poate să pună capăt în orice moment acestui mandat, după consultarea statelor membre în cauză, și să desemneze un nou coordonator european în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (1).

Guvernanța coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale

- (1) Pentru fiecare coridor european de transport și pentru fiecare prioritate orizontală, coordonatorul european respectiv este asistat, la îndeplinirea sarcinilor sale privind planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia, de un secretariat și de un forum consultativ, respectiv „Forumul privind coridoarele” și „Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală”.
- (2) „Forumul privind coridoarele” este instituit și prezidat în mod oficial de coordonatorul european. Statele membre în cauză convin asupra componenței Forumului privind coridoarele pentru partea lor din coridorul european de transport și asigură reprezentarea guvernanței transportului feroviar de marfă.
- (3) Cu acordul statelor membre în cauză, coordonatorul european poate înființa și prezida grupuri de lucru privind coridorul, care se axează pe:
 - (a) interoperabilitate și implementarea de noi infrastructuri și tehnologii;
 - (b) dezvoltarea și punerea coordonată în aplicare a proiectelor de infrastructură în cazul tronsoanelor transfrontaliere;
 - (c) servicii transfrontaliere de transport feroviar de călători;
 - (d) blocaje operaționale;
 - (e) noduri urbane;
 - (f) cooperarea cu țările terțe;
 - (g) alte subiecte considerate necesare.

Atunci când este cazul, coordonatorul european lucrează în colaborare și coordonare cu structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă cu privire la activitățile grupurilor de lucru pentru a evita orice situație de suprapunere a activităților.

- (4) Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală este instituit și prezidat de coordonatorul european. Statele membre în cauză și, după caz și în acord cu statele membre, reprezentanții sectoarelor relevante pot participa în cadrul acestuia. Statele membre desemnează un reprezentant care să participe în cadrul Forumului consultativ pentru ERTMS. De asemenea, coordonatorul european poate înființa grupuri de lucru ad-hoc.
- (5) Statele membre în cauză cooperează cu coordonatorul european, participă la Forumul privind coridoarele și la Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală și îi furnizează coordonatorului european informațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol, inclusiv informații privind dezvoltarea coridoarelor în cadrul planurilor și al programelor naționale care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.
- (6) Coordonatorul european poate consulta autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii de transport, în special cei care sunt membri ai structurii de guvernare a transportului feroviar de marfă, sectorul ofertei, utilizatorii transporturilor și părțile interesate relevante în legătură cu planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia. În plus, coordonatorul european responsabil de ERTMS colaborează îndeaproape cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei, iar coordonatorul european pentru spațiul maritim european cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.

Planul de acțiune al coordonatorului european

- (1) Fiecare coordonator european al coridoarelor europene de transport și al celor două priorități orizontale elaborează, în termen de cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament și, ulterior, la fiecare patru ani, un plan de acțiune care oferă o analiză detaliată a stadiului de implementare a coridorului sau a priorității orizontale ce intră în sfera sa de competență și a conformității acestuia cu cerințele prezentului regulament, precum și prioritățile pentru dezvoltarea planului în viitor.
- (2) Planul de acțiune este elaborat în strânsă colaborare cu statele membre în cauză și pe baza consultărilor cu Forumul pentru coridoare și cu structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă sau cu Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală. Planul de acțiune privind coridoarele europene de transport este aprobat de statele membre în cauză. Comisia transmite planul de acțiune, cu titlu informativ, Parlamentului European și Consiliului.

În contextul elaborării planului de acțiune, coordonatorul european are în vedere planul de punere în aplicare menționat la articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010.

- (3) Planul de acțiune privind coridorul european de transport furnizează o analiză detaliată a stadiului de implementare a coridorului în cauză, care include în special:
 - (a) o descriere a caracteristicilor coridorului, în special ale tronsoanelor transfrontaliere;
 - (b) o analiză a conformității coridorului cu cerințele privind infrastructura de transport menționate în prezentul regulament și a progreselor înregistrate în acest sens;
 - (c) identificarea legăturilor lipsă și a blocajelor, **inclusiv a celor operationale**, care împiedică dezvoltarea **și implementarea** coridorului, **în special pe tronsoanele transfrontaliere**;

- (d) o analiză a investițiilor necesare, inclusiv privind diversele surse de finanțare și de subvenționare angajate și/sau preconizate pentru punerea în aplicare a proiectelor ce se impun în vederea dezvoltării și finalizării coridorului, în special a tronsoanelor transfrontaliere;
- (e) o descriere a posibilelor soluții pentru abordarea nevoilor în materie de investiții și a blocajelor, în special în ceea ce privește liniile și legăturile de transport de pasageri și de marfă din cadrul coridorului;
- (f) un plan, care poate conține repere intermediare neobligatorii pentru eliminarea barierelor fizice, tehnice, digitale, operaționale și administrative dintre modurile de transport și din interiorul acestora și pentru consolidarea transportului multimodal eficient, acordând o atenție deosebită tronsoanelor transfrontaliere și legăturilor lipsă la nivel național.

În vederea analizării investițiilor și a elaborării planului, coordonatorul european:

- colaborează cu comitetul executiv și cu consiliul de administrație al coridorului, menționate la articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 pentru aspectele legate de transportul feroviar de marfă;
- ține seama de elementele analizei relevante pentru coridor, planurile de acțiune elaborate de statele membre în temeiul articolului 35 alineatul (4) și lista menționată la articolul 18 litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 pentru aspectele legate de terminalele multimodale de marfă;
- ține seama de rezultatele monitorizării efectuate în conformitate cu articolul 51 alineatul (7) litera (b) pentru aspectul legat de serviciile de transport de pasageri;

- (g) rezultatele monitorizării performanței traficului feroviar de marfă efectuate de structura de guvernare a transportului feroviar de marfă în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, precum și lista obiectivelor, ȋntinelor și măsurilor referitoare la coridor definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, ca modalitate de îndeplinire a cerințelor operaționale prevăzute la articolul 18 din prezentul regulament;
 - (h) identificarea, în colaborare cu statele membre în cauză și cu autoritățile locale relevante, a măsurilor din nodurile urbane care pot contribui la funcționarea eficientă a transportului de marfă și de pasageri pe coridorul respectiv și realizarea obiectivelor rețelei transeuropene de transport, fiind totodată coerente cu PMUD-urile relevante;
 - (i) identificarea, întreprinsă împreună cu statele membre în cauză, a priorităților pentru dezvoltarea coridorului;
 - (j) o analiză a eventualelor efecte ale schimbărilor climatice asupra infrastructurii și, după caz, propuneri de măsuri vizând îmbunătățirea rezilienței la schimbările climatice;
 - (k) măsurile care trebuie luate pentru a atenua emisiile de gaze cu efect de seră, zgomotul și, după caz, alte externalități negative.
- (4) Coordonatorul european sprijină statele membre în punerea în aplicare a planului de acțiune, în special în ceea ce privește:
- (a) la solicitarea statelor membre în cauză, stabilirea priorităților în planificarea națională, contribuind la identificarea problemelor în materie de implementare și a blocajelor, inclusiv a aspectelor de ordin operațional, pentru fiecare coridor sau prioritate orizontală în parte;
 - (b) la solicitarea statelor membre în cauză, planificarea proiectului și a investițiilor, costurile aferente și calendarul de implementare estimate pentru implementarea coridoarelor europene de transport sau a priorității orizontale;

- (c) activitatea desfășurată în cadrul organismului de supraveghere sau al unui organism director similar al unei entități unice, după caz, pentru coordonarea, construirea și/sau gestionarea proiectelor de infrastructură transfrontalieră, în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 8 alineatul (5).

Articolul 54

Acte de punere în aplicare

- (1) Eliminat.
- (2) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (4a) și sub rezerva aprobării de către statele membre în cauză în conformitate cu articolul 172 din TFUE, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru implementarea tronsoanelor transfrontaliere ale coridoarelor rețelei centrale sau pentru punerea în aplicare a priorităților orizontale. La cererea statului membru (statelor membre) în cauză, Comisia poate adopta, de asemenea, acte de punere în aplicare pentru implementarea altor tronsoane specifice ale coridoarelor europene de transport în statele membre în cauză, pentru a asigura o stabilire coerentă a priorităților în ceea ce privește planificarea infrastructurii și a investițiilor respective prin stabilirea unor obiective de etapă orientative pentru implementarea legăturilor majore lipsă și eliminarea blocajelor respective. Actele de punere în aplicare sunt elaborate în strânsă colaborare cu statele membre în cauză și actualizate o dată la patru ani sau la cererea statelor membre.
- (3) Actele de punere în aplicare prevăzute la alineatul (2) se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 59 alineatul (3). Comisia modifică actele de punere în aplicare în conformitate cu aceeași procedură pentru a ține seama de progresele și întârzierile înregistrate sau de programele naționale actualizate.
- (4) Până la punerea integrală în aplicare a măsurilor prevăzute în actul de punere în aplicare și cu excepția cazului în care se prevede altfel în actul de aplicare, statele membre în cauză transmit Comisiei o dată la doi ani un raport privind progresele înregistrate, indicând în special angajamentele financiare asumate în planul bugetar național. Acest raport poate face trimitere la informațiile colectate în conformitate cu articolul 55.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII COMUNE

Articolul 55

Raportare și monitorizare

- (1) Statele membre transmit Comisiei în mod periodic, cuprinzător și transparent informații cu privire la progresele înregistrate în direcția finalizării rețelei transeuropene de transport prin punerea în aplicare a proiectelor de interes comun și la investițiile realizate în acest scop.

- (1a) Aceste informații includ date tehnice anuale referitoare la cerințele privind infrastructura de transport prevăzute în capitolul III din prezentul regulament, cu excepția cazului în care aceste informații au fost deja colectate la nivelul rețelei transeuropene de transport în scopul utilizării în alte aplicații sau baze de date ale Uniunii.

- (1b) Această transmitere se asigură în mod automat, prin sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec). Până la momentul în care funcționalitatea de schimb automatizat de date din TENtec va fi pe deplin operațională, această transmitere se asigură o dată la doi ani.

- (1c) În ceea ce privește investițiile legate de proiecte de interes comun, statele membre transmit date financiare o dată la doi ani sub formă de date agregate anuale pentru fiecare mod de transport și pentru fiecare rețea (centrală, centrală extinsă și globală).

- (1d) Comisia specifică, prin intermediul unor acte de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 59 alineatul (3), lista datelor tehnice care trebuie transmise în temeiul alineatului (1a).

- (2) Comisia se asigură că rețeaua TENtec este disponibilă public și ușor accesibilă, permițând schimbul automat de date cu sistemele naționale și cu alte aplicații și surse de date relevante ale Uniunii. Rețeaua TENtec conține informații specifice pentru fiecare proiect și actualizate cu privire la forma și volumul cofinanțării din partea Uniunii, precum și cu privire la progresele înregistrate de fiecare proiect.

De asemenea, Comisia asigură faptul că TENtec nu publică informații confidențiale sau informații care ar putea aduce atingere sau influența în mod nepermis un proces de achiziții publice dintr-un stat membru.

- (3) Comisia și statele membre depun toate eforturile posibile pentru a asigura calitatea, exhaustivitatea și coerența datelor din sistemul de informații TENtec. Ele cooperează pentru a permite un schimb automatizat de date între sistemele și sursele de date naționale și TENtec.

Articolul 56

Actualizarea rețelei

- (1) Sub rezerva aprobării statului membru în cauză, în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 din prezentul regulament pentru a modifica anexele I și II în scopul de a:
- (a) ține seama de modificările care rezultă din pragurile cantitative stabilite la articolul 20 alineatul (3) litera (a), articolul 24 alineatul (4) literele (a) și (b) și articolul 32 alineatul (2), precum și pragurile cantitative și cerințele calitative prevăzute la articolul 24 alineatul (4) litera (ba). În acest sens, Comisia:
 - (i) include porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor trei ani depășește pragul relevant;
 - (ii) exclude porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor șase ani este sub 85 % din pragul relevant sau la cererea statului membru în cauză;

- (b) include noduri urbane în rețeaua transeuropeană de transport, dacă se demonstrează că acestea îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 39 alineatul (2), sau exclude noduri urbane din rețeaua transeuropeană de transport, la cererea statului membru în cauză;
- (c) include în rețeaua transeuropeană de transport terminalele feroviar-rutiere și terminalele de-a lungul căilor navigabile interioare identificate de statul membru în conformitate cu articolul 35 alineatul (5), exclude terminalele feroviar-rutiere din rețeaua transeuropeană de transport la cererea statului membru în cauză sau exclude terminalele multimodale de marfă menționate la articolul 35 alineatul (1) literele (a), (b) și (ba) la cererea statelor membre în cauză;
- (d) ajustează, pe baza informațiilor furnizate de statul membru în cauză în conformitate cu articolul 55 alineatul (1), hărțile pentru infrastructura rutieră, feroviară și a căilor navigabile interioare, strict pentru a reflecta progresele înregistrate în ceea ce privește finalizarea rețelei. La ajustarea hărților respective, Comisia nu admite nicio ajustare a alinierii rutelor dincolo de ceea ce este prevăzut de procedura relevantă de autorizare a proiectului.

Adaptările menționate la primul paragraf literele (a) și (b) se bazează pe cele mai recente date statistice disponibile publicate de Eurostat sau, dacă statisticile respective nu sunt disponibile, pe datele publicate de către oficiile naționale de statistică ale statelor membre.

(1a) Actul delegat care include un nod urban în anexa II în temeiul alineatului (1) litera (b):

- (a) prelungește termenele prevăzute la articolul 40 alineatul (1) literele (b) și (c) cu 3 ani, până la 31 decembrie 2030 și, respectiv, 31 decembrie 2033; pentru nodurile urbane incluse în anexa II după expirarea termenelor prevăzute la articolul 40 alineatul (1) litera (b) sau (c), termenele respective se prelungesc cu 3 ani de la intrarea în vigoare a actului delegat respectiv;
- (b) prelungește termenul aplicabil pentru îndeplinirea cerințelor în temeiul articolului 40 alineatul (1) litera (d) cu 5 ani, până la 31 decembrie 2045; pentru nodurile urbane incluse în anexa II după expirarea termenului prevăzut la articolul 40 alineatul (1) litera (d), termenul respectiv se prelungește cu 5 ani de la intrarea în vigoare a actului delegat respectiv.

- (1b) Actul delegat care include un terminal feroviar-rutier în anexele I și II în temeiul alineatului (1) litera (c):
- (a) prelungește termenele prevăzute la articolul 37 alineatul (1) litera (c) și la alineatul (2) cu 3 ani, până la 31 decembrie 2033; pentru terminalele feroviar-rutiere incluse în anexele I și II după expirarea termenelor prevăzute la articolul 37 alineatul (1) litera (c) și la alineatul (2), termenele respective se prelungesc cu 3 ani de la intrarea în vigoare a actului delegat respectiv;
 - (b) prelungește termenele prevăzute la articolul 37 alineatul (3) cu 5 ani, până la 31 decembrie 2045; pentru terminalele feroviar-rutiere incluse în anexele I și II după expirarea termenului prevăzut la articolul 37 alineatul (3), termenul respectiv se prelungește cu 5 ani de la intrarea în vigoare a actului delegat respectiv.
- (2) Un proiect de interes comun referitor la infrastructură care este proaspăt inclus în rețeaua transeuropeană de transport printr-un act delegat adoptat în temeiul alineatului (1) este eligibil pentru asistență financiară din partea Uniunii în temeiul instrumentelor disponibile pentru rețeaua transeuropeană de transport începând cu data intrării în vigoare a respectivului act delegat.

Proiectele de interes comun referitoare la infrastructură care au fost excluse din rețeaua transeuropeană de transport încetează să fie eligibile începând cu data intrării în vigoare a actelor delegate adoptate conform alineatului (1) de la prezentul articol. Încheierea perioadei de eligibilitate nu afectează deciziile de finanțare sau de subvenționare luate de Comisie înainte de acea dată.

- (3) Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 în ceea ce privește modificarea anexei IV pentru a include sau a adapta hărțile indicative ale rețelelor infrastructurilor de transport din țările învecinate. Astfel de acte delegate se bazează pe acorduri la nivel înalt privind rețelele infrastructurilor de transport încheiate între Uniune și țările învecinate în cauză.

Articolul 57

Angajamentul cu părțile interesate publice și private

Procedurile naționale referitoare la implicarea și consultarea autorităților regionale și locale, precum și a societății civile vizate de un proiect de interes comun sunt respectate, după caz, în etapele de planificare și de construcție ale unui proiect. Comisia promovează schimbul de bune practici în acest sens, în special în ceea ce privește consultarea și includerea persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate.

Articolul 58

Alinierea planurilor naționale la politica Uniunii în domeniul transporturilor

- (1) Statele membre se asigură că planurile și programele naționale care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport sunt coerente cu politica Uniunii în domeniul transporturilor, precum și cu prioritățile și termenele stabilite în prezentul regulament. Totodată acestea țin seama, printre altele, de prioritățile stabilite în planurile de acțiune pentru coridoarele și prioritățile orizontale relevante pentru statele membre în cauză.
- (2) Eliminat.
- (3) Statele membre transmit Comisiei proiectele de plan (planuri) sau program (programe) național(e) relevante care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport sau un rezumat al acestora, precum și orice modificare semnificativă a acestora cât mai curând posibil după lansarea unei consultări publice cu privire la respectivul plan sau program. De asemenea, statele membre transmit Comisiei planul (planurile) sau programul (programele) național(e) final(e), după adoptare.

Articolul 59

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În sensul articolului 22 alineatul (3), Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 7 din Directiva 91/672/CEE a Consiliului⁶⁶.
- (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 60

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 56 alineatele (1) și (3) este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

⁶⁶ Directiva 91/672/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind recunoașterea reciprocă a brevetelor naționale ale conducătorilor de navă pentru transportul de mărfuri și călători pe căile navigabile interioare (JO L 373, 31.12.1991, p. 29).

- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 56 alineatele (1) și (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (3a) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11 alineatul (3) și al articolului 56 alineatele (1) și (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 61

Examinare

- (1) Până la 31 decembrie 2033, Comisia efectuează, după consultarea în mod corespunzător a statelor membre și cu ajutorul coordonatorilor europeni, o evaluare a implementării rețelei centrale, examinând în special conformitatea acesteia cu cerințele prezentului regulament.

Evaluarea ține seama de raportul anual de situație și de planurile de acțiune elaborate de coordonatorii europeni în temeiul articolului 51 alineatul (5) litera (e) și, respectiv, al articolului 53 alineatul (1).

(2) Până la 31 decembrie 2033, Comisia efectuează, după consultarea în mod corespunzător a statelor membre și cu ajutorul coordonatorilor europeni, o examinare a implementării rețelei centrale extinse și a rețelei globale, evaluând:

- (a) respectarea dispozițiilor prezentului regulament;
- (b) progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentului regulament;
- (c) modificarea fluxurilor de transport de pasageri și de marfă;
- (d) evoluțiile investițiilor în infrastructura națională de transport;
- (e) necesitatea de a modifica prezentul regulament.

De asemenea, evaluarea ține seama de impactul evoluției caracteristicilor traficului și de evoluțiile relevante cu privire la planurile de investiții în infrastructuri.

(3) Atunci când efectuează această examinare, Comisia evaluează dacă rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, astfel cum sunt prevăzute în prezentul regulament, se pot conforma dispozițiilor capitolelor II, III și IV până la termenele prevăzute pentru 31 decembrie 2040 și 31 decembrie 2050, după caz, ținând cont de situația economică și bugetară din Uniune și din fiecare stat membru. Comisia evaluează, de asemenea, cu consultarea statelor membre, dacă rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală ar trebui modificate pentru a ține seama de evoluțiile în ceea ce privește fluxurile de transport și de planificarea investițiilor naționale.

Întârzieri în finalizarea rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale

- (1) În caz de întârziere semnificativă în ceea ce privește demararea sau finalizarea lucrărilor privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, Comisia poate solicita statului membru sau statelor membre în cauză să prezinte motivele întârzierii. Statul membru sau statele membre pun la dispoziție aceste motive în termen de trei luni de la data solicitării. Pe baza răspunsului dat, Comisia consultă statul membru sau statele membre în cauză în vederea soluționării problemei care a cauzat această întârziere.
- (2) În cazul în care tronsonul care face obiectul întârzierii vizează un coridor european de transport, coordonatorul european se implică în vederea sprijinirii statelor membre pentru soluționarea problemei.
- (3) Fără a aduce atingere procedurii stabilite la articolul 258 din TFUE și articolului 8 alineatul (4a), după analizarea motivelor prezentate de statul membru sau de statele membre în cauză în temeiul primului alineat, în cazul în care întârzierea semnificativă în ceea ce privește demararea sau finalizarea lucrărilor privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă sau rețeaua globală poate fi atribuită statului membru sau statelor membre, fără o justificare adecvată, Comisia poate furniza statului membru (statelor membre) respectiv(e) recomandări fără caracter obligatoriu în vederea eliminării întârzierii respective și/sau a preîntâmpinării sau a reducerii întârzierilor suplimentare.
- (4) Eliminat.

Articolul 63

Derogări

Dispozițiile referitoare la liniile feroviare și, în special, la orice cerință privind conectarea aeroporturilor și a porturilor la liniile feroviare, precum și dispozițiile referitoare la terminalele multimodale de marfă nu se aplică Ciprului, Maltei și regiunilor ultraperiferice, atât timp cât pe teritoriul lor nu există niciun sistem feroviar. Dispozițiile privind parcare sigură și securizată nu se aplică statelor membre și regiunilor respective.

Dispozițiile de la articolul 16a privind ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată nu se aplică insulelor și regiunilor ultraperiferice.

Articolul 64

Modificări ale Regulamentului (UE) 2021/1153

Anexa la Regulamentul (UE) 2021/1153 se modifică în conformitate cu anexa VI la prezentul regulament.

Articolul 65

Modificări ale Regulamentului (UE) nr. 913/2010

Regulamentul (UE) nr. 913/2010 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

Scopul și domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește normele de organizare, de guvernanță și de administrare a coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport feroviar de marfă competitiv în vederea dezvoltării unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv. Acesta stabilește normele de organizare și administrare a coridoarelor de transport de marfă, precum și planificarea orientativă a investițiilor în domeniul coridoarelor respective.

(2) Prezentul regulament se aplică guvernanței, administrării și utilizării infrastructurii feroviare incluse în coridoarele de transport de marfă, fără a aduce atingere competenței statelor membre cu privire la planificarea și finanțarea acestei infrastructuri.”

(1a) La articolul 2 alineatul (1), trimiterea la „articolul 2 din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 3 din Directiva 2012/34/UE”.

2. La articolul 2, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) În plus față de definițiile menționate la alineatul (1):

- (a) «coridor de transport de marfă» înseamnă liniile feroviare de marfă ale coridorului european de transport, astfel cum sunt definite la articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul [... noul Regulament TEN-T]* și în anexa III la regulamentul respectiv, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu Directiva 2012/34/UE;
- (b) «plan de implementare» înseamnă documentul care prezintă mijloacele, strategia și măsurile pe care părțile interesate intenționează să le implementeze, care sunt necesare și suficiente pentru organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă;
- (c) «terminal» înseamnă instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă și special amenajată pentru a permite fie încărcarea și/sau descărcarea mărfurilor din trenurile de marfă și integrarea serviciilor feroviare cu serviciile rutiere, maritime, fluviale și aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă; și, dacă este cazul, îndeplinirea procedurilor de frontieră la frontierele cu țări terțe europene;

- (d) «coordonator european» înseamnă coordonatorul menționat la articolul 51 din Regulamentul [... noul Regulament TEN-T].

* Regulamentul [...]

3. Titlul capitolului II se înlocuiește cu următorul text:

„ORGANIZAREA ȘI GUVERNANȚA CORIDOARELOR DE TRANSPORT DE MARFĂ”

4. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Organizarea și guvernanta coridoarelor de transport de marfă

- (1) eliminat.
- (2) De la data intrării în vigoare a Regulamentului [... noul Regulament TEN-T] sau în cazul unei modificări a alinierii unui coridor european de transport în temeiul articolului 11 alineatul (3) din regulamentul respectiv, statele membre și administratorii de infrastructură responsabili pentru partea de coridor de transport de marfă din cadrul coridorului european de transport adaptează guvernanta coridorului de transport de marfă în termen de 18 luni de la data modificării. În cazuri justificate în mod corespunzător și după acordul Comisiei, perioada poate fi prelungită la 24 de luni. Comitetul executiv și consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă adoptă măsurile necesare pentru a adapta organizarea și administrarea coridorului în conformitate cu articolele 9-19 la noua aliniere geografică.
- (3) Comitetul executiv al unui coridor de transport de marfă poate decide să abordeze aspectele administrative, operaționale și de interoperabilitate ale serviciilor internaționale de transport feroviar de călători pe coridor. Dispozițiile prevăzute la articolele 11 și 14 nu se aplică acestor servicii.”
5. Articolele 4-7 se elimină.

6. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), se adaugă următoarea teză:

„Comitetul executiv evaluează periodic coerența dintre obiectivele generale și obiectivele definite de consiliul de administrație în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c).”

(ab) la alineatul (2), trimiterea la „articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE”.

(ac) se adaugă alineatul (2a) cu următorul cuprins:

„Un stat membru care a făcut uz de articolul 5 alineatul (4) din prezentul regulament, în versiunea sa inițială, poate decide ca, pentru o perioadă de maximum 10 ani de la [data intrării în vigoare a Regulamentului TEN-T revizuit], administratorul (administratorii) de infrastructură responsabil (responsabili) de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să nu participe la consiliul de administrație instituit în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol. Statul membru în cauză notifică fără întârziere decizia sa Comisiei și celorlalte state membre participante la coridorul de transport de marfă respectiv.

În acest caz, statul membru și administratorul de infrastructură în cauză cooperează cu consiliul de administrație atunci când acest lucru este necesar pentru îndeplinirea funcțiilor consiliului respectiv.

Un stat membru care a făcut uz de primul paragraf al prezentului alineat poate decide, în orice moment ulterior din cursul perioadei de maximum 10 ani menționate acolo, ca administratorul (administratorii) de infrastructură responsabil (responsabili) de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să ia parte la consiliul de administrație instituit în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol. Statul membru în cauză notifică fără întârziere decizia sa Comisiei și celorlalte state membre participante la coridorul de transport de marfă respectiv.”

(ad) se adaugă alineatul (2a) cu următorul cuprins:

„Irlanda poate decide ca reprezentanții autorităților sale și administratorul (administratorii) de infrastructură responsabil (responsabili) de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să nu participe la comitetul executiv și/sau la consiliul de administrație instituit în temeiul alineatelor (1) și (2) de la prezentul articol. Irlanda notifică fără întârziere decizia sa Comisiei și celorlalte state membre participante la coridorul de transport de marfă respectiv.

În acest caz, autoritățile și administratorul (administratorii) de infrastructură în cauză cooperează cu comitetul executiv și cu consiliul de administrație atunci când acest lucru este necesar pentru îndeplinirea funcțiilor organelor respective.

Irlanda poate decide, în orice moment ulterior, ca reprezentanții autorităților sale și administratorul (administratorii) de infrastructură responsabil (responsabili) de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să ia parte la comitetul executiv și/sau la consiliul de administrație instituit în temeiul alineatelor (1) și (2) de la prezentul articol. Ea notifică fără întârziere decizia sa Comisiei și celorlalte state membre participante la coridorul de transport de marfă respectiv.

(ae) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„Comitetul executiv ia deciziile pe baza consimțământului reciproc al reprezentanților autorităților statelor membre în cauză care participă la comitetul respectiv.”

(af) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Consiliul de administrație ia deciziile, inclusiv deciziile privind personalitatea sa juridică, constituirea structurii sale organizaționale, resursele și personalul, pe baza consimțământului reciproc al administratorilor de infrastructură în cauză care participă la consiliul respectiv. Consiliul de administrație poate fi o entitate juridică independentă. El poate fi constituit sub forma unui grup european de interes economic în sensul Regulamentului (CEE) nr. 2137/85 al Consiliului din 25 iulie 1985 privind Grupul European de Interes Economic (GEIE).”

(ag) la alineatul (6), trimiterea la „articolul 4 alineatul (2) din Directiva 91/440/CEE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE”.

(b) alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„(7) Consiliul de administrație instituie un grup consultativ alcătuit din administratori și proprietari ai terminalelor coridorului de transport de marfă, inclusiv, dacă este necesar, din porturile maritime și interioare. Acest grup consultativ poate emite un aviz privind orice propunere a consiliului de administrație care are consecințe directe asupra investițiilor și a administrării terminalelor. Acest grup consultativ poate, de asemenea, să emită avize din proprie inițiativă. Consiliul de administrație ține seama de orice astfel de avize. În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv. Comitetul executiv informează coordonatorul european în cauză și acționează în calitate de intermediar, emițând un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Coordonatorul european în cauză poate, de asemenea, emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Decizia finală aparține însă consiliului de administrație.”

(c) la alineatul (8), se adaugă următoarea teză:

„În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv. Comitetul executiv informează coordonatorul european și organismele de reglementare menționate la articolul 55 din Directiva 2012/34/CE pentru care coridorul de transport de marfă este relevant. Comitetul executiv acționează în calitate de intermediar și emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Coordonatorul european în cauză poate, de asemenea, emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Decizia finală aparține consiliului de administrație.”

(d) se adaugă următorul alineat (10):

„(10) Comitetul executiv și consiliul de administrație cooperează cu coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă pentru a sprijini dezvoltarea traficului feroviar de marfă de-a lungul coridorului.”

7. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Măsuri pentru dezvoltarea coridorului de transport de marfă

- (1) Consiliul de administrație întocmește și publică un plan de punere în aplicare cu cel puțin șase luni înainte de a activa coridorul de transport de marfă. Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) cu privire la proiectul planului de punere în aplicare. Consiliul de administrație transmite planul de punere în aplicare comitetului executiv spre aprobare.

Acest plan cuprinde:

- (a) o descriere a caracteristicilor coridorului de transport de marfă, inclusiv blocajele, precum și programul de măsuri necesare în vederea îmbunătățirii organizării și administrării sale;
- (b) elementele esențiale ale studiului prevăzut la alineatul (3);
- (c) obiectivele coridoarelor de transport de marfă, în special în ceea ce privește performanța coridorului de transport de marfă, exprimată în calitate a serviciului și capacitate a coridorului de transport de marfă, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din prezentul regulament și, după caz, obiectivele cantitative sau calitative legate de acestea. Obiectivele și țintele țin seama de cerințele prevăzute la articolul 12a din prezentul regulament;
- (d) măsurile de punere în aplicare a dispozițiilor articolelor 12-19 și măsurile de îmbunătățire a performanței coridorului de transport de marfă, pe baza rezultatelor evaluării menționate la articolul 19 alineatul (3), în vederea atingerii obiectivelor și țăintelor menționate la litera (c);
- (e) opiniile și evaluarea grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) în ceea ce privește dezvoltarea coridoarelor;
- (f) un rezumat al cooperării și al rezultatelor consultării menționate la articolul 11, inclusiv avizele grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8), precum și un rezumat al răspunsurilor din partea altor părți interesate.

În contextul elaborării planului de punere în aplicare, consiliul de administrație are în vedere obiectivele și măsurile cuprinse în planul de acțiune al coordonatorului european, menționat la articolul 53 din Regulamentul [... noul Regulament TEN-T]. Planul de implementare include o trimitere la elementele planului de acțiune care sunt relevante pentru traficul feroviar de marfă de-a lungul coridorului.

Consiliul de administrație revizuieste și ajustează periodic obiectivele menționate la litera (c) și măsurile menționate la litera (d), pe baza evaluării prevăzute la articolul 19 alineatul (3), în urma consultării grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) și a coordonatorului european.

- (2) Consiliul de administrație revizuieste periodic, cel puțin o dată la patru ani, planul de punere în aplicare, ținând seama de progresele înregistrate în implementarea sa, piața de transport feroviar de mărfuri pe coridorul de transport de marfă și performanțele evaluate conform obiectivelor prevăzute la alineatul (1) litera (c).
- (3) Consiliul de administrație realizează și actualizează periodic un studiu privind piața transporturilor legat de evoluțiile constatate și preconizate privind traficul pe coridorul de transport de marfă, care se referă la diferitele tipuri de trafic, atât în privința transportului de marfă, cât și a transportului de călători. Acest studiu revizuieste, de asemenea, dacă este necesar, costurile și beneficiile socioeconomice care decurg din dezvoltarea coridorului de transport de marfă.
- (4) Planul de punere în aplicare are în vedere dezvoltarea terminalelor, inclusiv analiza pieței și analiza prospectivă privind terminalele multimodale de marfă, precum și planurile de acțiune ale statelor membre vizând coridorul de transport de marfă, menționate la articolul 35 alineatele (3) și (4) din Regulamentul [... noul Regulament TEN-T].
- (5) Consiliul de administrație ia măsuri, după caz, pentru a coopera cu administrațiile regionale și/sau locale cu privire la planul de punere în aplicare.”

8. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Planificarea investițiilor

- (1) Comitetul executiv și consiliul de administrație al unui coridor de transport de marfă cooperează cu coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă în ceea ce privește nevoile în materie de infrastructură și de investiții care rezultă din traficul feroviar de marfă pentru a sprijini elaborarea planului de acțiune menționat la articolul 53 din Regulamentul (UE) [... noul Regulament TEN-T].
- (2) Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) cu privire la dezvoltarea infrastructurii și la nevoile de investiții. Consultarea se bazează pe o documentație adecvată și actualizată privind planificarea infrastructurii atât la nivel de coridor, cât și la nivel național. Avizele grupurilor consultative referitoare la investiții sunt fundamentate pe o justificare corespunzătoare. Comitetul executiv asigură coordonarea adecvată între aceste activități de consultare și mecanismele de coordonare la nivel național, astfel cum sunt definite la articolul 7e din Directiva 2012/34/UE.
- (3) Cooperarea și consultarea vizează în special:
 - (a) necesitățile în materie de capacitate ale transportului feroviar de marfă, relevante pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor, în special în ceea ce privește trenurile de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m, ținând seama de necesitatea de capacitate în temeiul articolului 14 alineatul (2) și de orice infrastructură declarată saturată în temeiul articolului 47 din Directiva 2012/34/UE;
 - (b) cerințele privind infrastructura TEN-T, relevante pentru transportul feroviar de marfă, astfel cum sunt definite în capitolele II și III din Regulamentul (UE) [... noul Regulament TEN-T];
 - (c) necesitatea unor investiții specifice pentru a elimina blocajele locale, pentru îmbunătățiri ale nodurilor și pentru rute de acces feroviar sau echipamente tehnice care sporesc performanța operațională.”

8a. Se adaugă un nou articol 12a:

„Articolul 12a

Cerințe operaționale pentru coridoarele de transport feroviar de marfă

- (1) Comitetul executiv, în strânsă cooperare cu consiliul de administrație, depune toate eforturile posibile pentru a se asigura că, până la 31 decembrie 2030, calitatea serviciilor furnizate întreprinderilor feroviare și cerințele tehnice și operaționale pentru utilizarea infrastructurii nu constituie o piedică în calea îndeplinirii următoarelor valori-țintă de către performanța operațională a serviciilor de transport feroviar de marfă la nivelul coridoarelor de transport de marfă:
- (a) pentru fiecare tronson transfrontalier intern, timpul de staționare în cazul tuturor trenurilor de marfă care trec frontiera dintre două state membre nu depășește, în medie, 25 de minute, cu excepția tronsoanelor în care are loc o schimbare a ecartamentului sau unde verificările efectuate la o frontieră în care controalele nu au fost încă eliminate pentru traficul feroviar în conformitate cu punctul 1.2 din anexa VI la Regulamentul (UE) 2016/399⁶⁷ nu permit respectarea acestui termen. Timpul de staționare în cazul unui tren pe un tronson transfrontalier înseamnă timpul suplimentar total de tranzit care poate fi atribuit existenței punctului de trecere a frontierei, indiferent de procedurile sau considerentele de natură infrastructurală, operațională, tehnică și administrativă. Timpul de staționare nu include timpul care nu poate fi atribuit trecerii frontierei, cum ar fi procedurile operaționale efectuate în cadrul unor infrastructuri situate în apropierea punctului de trecere a frontierei, dar care nu sunt legate în mod intrinsec de acesta;

⁶⁷ Regulamentul (UE) 2016/399 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2016 cu privire la Codul Uniunii privind regimul de trecere a frontierelor de către persoane (Codul Frontierelor Schengen), JO L 77, 23.3.2016, p. 1-52.

(b) cel puțin 75 % dintre trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră a unui coridor de transport de marfă ajung la destinație sau la frontiera externă a Uniunii dacă destinația lor se află în afara Uniunii, la ora programată sau cu o întârziere mai mică de 30 de minute din motive care pot fi imputate administratorului (administratorilor) de infrastructură al Uniunii. Întârzierile survenite în țările terțe care sunt traversate de trenuri de marfă și imputabile acestora nu sunt luate în considerare.”

(2) Eliminat.

8b. Articolul 13 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (3), trimiterea la „Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „Directiva 2012/34/UE”.

(b) la alineatul (4):

- trimiterea la „articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE”;
- trimiterea la „articolul 13 și capitolul III din directiva menționată” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 38 și capitolul IV secțiunea 3 din directiva menționată”;

8c. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), trimiterea la „articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 39 din Directiva 2012/34/UE”;

(b) la alineatul (3):

- trimiterea la „articolul 15 din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 40 din Directiva 2012/34/UE”;
- trimiterea la „anexa III din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „anexa VII din Directiva 2012/34/UE”;

(c) la alineatul (5), trimiterea la „articolul 23 din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 48 din Directiva 2012/34/UE”;

- (d) la alineatul (8), trimiterea la „articolul 19 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 44 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE”;
- (e) la alineatul (10), trimiterea la „articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE”.

8d. La articolul 15:

- trimiterea la „articolul 16 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 41 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE”;
- trimiterea la „articolul 10 alineatul (5) din Directiva 91/440/CEE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 28 din Directiva 2012/34/UE”.

8e. La articolul 17 alineatul (2), trimiterea la „articolul 3 din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 27 din Directiva 2012/34/UE”.

8f. La articolul 18, trimiterea la „articolul 3 din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 27 din Directiva 2012/34/UE”.

9. Articolul 19 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 19

Calitatea serviciului pe coridorul de transport de marfă

- (1) Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă promovează compatibilitatea între sistemele de îmbunătățire a performanțelor de-a lungul coridorului de transport de marfă, menționate la articolul 35 din Directiva 2012/34/UE.

- (2) Consiliul de administrație monitorizează performanța serviciilor furnizate de administratorii de infrastructură solicitanților în îndeplinirea funcțiilor lor esențiale, în măsura în care intră sub incidența articolelor 12-18, precum și a serviciilor de transport feroviar de marfă pe coridorul de transport de marfă. Monitorizarea performanței se efectuează din punct de vedere calitativ și cantitativ, dacă este cazul, pe baza indicatorilor de performanță vizând obiectivele și țintele coridorului de transport de marfă, definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c). Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8), precum și coordonatorul european cu privire la indicatorii de performanță relevanți.
- (3) Consiliul de administrație evaluează rezultatele monitorizării performanței în raport cu obiectivele și țintele definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c) și cu cerințele operaționale menționate la articolul 12a.
- (4) Consiliul de administrație întocmește și publică un raport anual care prezintă rezultatele activităților desfășurate în temeiul prezentului articol. Acesta prezintă opiniile și evaluarea performanței de către grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) într-o secțiune dedicată a raportului. Consiliul de administrație transmite raportul anual comitetului executiv spre aprobare.”

9a. Articolul 20 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1):

- trimiterea la „articolul 30 din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 55 din Directiva 2012/34/UE”;
- a doua teză se înlocuiește cu următorul text: „Acestea asigură îndeosebi accesul nediscriminatoriu la coridor și sunt responsabile pentru contestația prevăzută la articolul 56 alineatul (1) din directiva menționată.”;

(b) la alineatul (6), trimiterea la „articolul 15 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE” se înlocuiește cu o trimitere la „articolul 40 alineatul (1) și (2) din Directiva 2012/34/UE”.

9b. Articolul 21 se elimină.

10. Articolele 22 și 23 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 22

Monitorizarea punerii în aplicare

La fiecare patru ani după instituirea unui coridor de transport de marfă, comitetul executiv menționat la articolul 8 alineatul (1) prezintă Comisiei rezultatele punerii în aplicare a planului pentru respectivul coridor. Comisia analizează rezultatele respective și informează comitetul menționat la articolul 62 din Directiva 2012/34 cu privire la analiza sa.

Articolul 23

Raport

Comisia examinează periodic aplicarea prezentului regulament. Aceasta prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, în termen de cel mult doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament și, ulterior, o dată la patru ani.”

11. Se elimină anexa la acest regulament.

Articolul 66

Abrogarea

Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 se abrogă de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Trimiterile la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VII.

Articolul 67

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele
