



# UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

Strasbourg, 11 decembrie 2013  
(OR. en)

2011/0294 (COD)  
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13  
REV 3

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI PRIVIND  
ORIENTĂRILE UNIUNII PENTRU DEZVOLTAREA REȚELEI TRANSEUROPENE DE  
TRANSPORT ȘI DE ABROGARE A DECIZIEI NR. 661/2010/UE**

**REGULAMENTUL (UE) NR. .../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**

**(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 European<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>2</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 143, 22.5.2012, p. 130.

<sup>2</sup> JO C 225, 22.7.2012, p. 150.

<sup>3</sup> Poziția Parlamentului European din 19 noiembrie 2013 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 5 decembrie 2013.

întrucât:

- (1) Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup> a fost reformată în interesul clarității prin Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>2</sup>.
- (2) Planificarea, dezvoltarea și exploatarea rețelelor transeuropene de transport contribuie la realizarea unor obiective deosebit de importante ale Uniunii, astfel cum figurează, printre altele, în Strategia Europa 2020 și în Cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor („Cartea Albă”), cum ar fi buna funcționare a pieței interne și consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale. Obiectivele lor specifice includ de asemenea permiterea mobilității neîntrerupte, sigure și durabile a persoanelor și a mărfurilor, asigurarea accesibilității și conectivității pentru toate regiunile din Uniune, precum și contribuirea la creșterea economică și a competitivității la nivel mondial. Aceste obiective specifice ar trebui atinse prin instituirea interconexiunilor și a interoperabilității între rețelele de transport naționale într-un mod durabil și eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor. De exemplu, interoperabilitatea feroviară ar putea fi îmbunătățită prin intermediul unor soluții inovatoare care să vizeze îmbunătățirea compatibilității între sisteme, precum echipamentele de bord sau căile ferate cu ecartamente multiple.

---

<sup>1</sup> Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 228, 9.9.1996, p. 1).

<sup>2</sup> Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 204, 5.8.2010, p. 1).

- (3) Creșterea traficului a dus la creșterea gradului de congestionare în transportul internațional. Pentru a asigura mobilitatea internațională a mărfurilor și călătorilor, 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 vecine și ținând seama de negocierile în curs cu țările candidate și potențial candidate.
- (4) După cum se menționează în Cartea albă, eficacitatea și eficiența transporturilor poate fi îmbunătățită în mod semnificativ prin asigurarea unei mai bune integrări modale la nivelul întregii rețele, în ceea ce privește infrastructura, fluxurile de informații și procedurile.
- (5) Cartea albă recomandă implementarea tehnologiilor informației și comunicării legate de transporturi pentru a asigura o gestionare mai bună și mai integrată a traficului și pentru a simplifica procedurile administrative, prin îmbunătățirea logisticii transportului de marfă, prin localizarea și urmărirea mărfurilor, precum și prin optimizarea orarelor de zbor și a fluxurilor de trafic. Având în vedere că astfel de măsuri promovează gestionarea și utilizarea într-un mod eficient a infrastructurii de transport, ele ar trebui să facă obiectul prezentului regulament.

- (6) Politica în domeniul rețelei transeuropene de transport trebuie să țină seama de evoluția politicii în materie de transporturi și de dreptul de proprietate asupra infrastructurilor. Statele membre sunt în continuare principala entitate responsabilă de construirea și întreținerea infrastructurilor de transport. Cu toate acestea, și alte entități, inclusiv partenerii din sectorul privat, au căpătat un rol important în ceea ce privește implementarea unei rețele transeuropene de transport multimodale și investițiile conexe, inclusiv autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, concesionarii sau autoritățile portuare sau aeroportuare.
- (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 în cadrul unui regulament o serie de cerințe uniforme în materie de infrastructură, astfel încât să fie respectate la nivelul infrastructurii rețelei transeuropene de transport.
- (8) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui dezvoltată prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin reabilitarea și modernizarea infrastructurilor existente și prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a acestora din punctul de vedere al resurselor. În anumite cazuri, este necesară reabilitarea infrastructurii feroviare, deoarece aceasta nu a beneficiat de o întreținere periodică în trecut. Reabilitarea este un proces care are drept rezultat obținerea parametrilor de construcție inițiali ai instalațiilor de infrastructură feroviară existente, precum și îmbunătățirea pe termen lung a calității acestora în raport cu starea în care se află în prezent, cu aplicarea cerințelor și a dispozițiilor prezentului regulament.

- (9) La implementarea proiectelor de interes comun, ar trebui să se acorde atenția cuvenită circumstanțelor specifice ale proiectului specific 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 pe distanțe lungi, cum ar fi rutele EuroVelo.
- (10) Metoda optimă de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport constă într-o structură pe două niveluri, alcătuită dintr-o rețea globală și o rețea centrală, pe baza unei metodologii comune și transparente, respectivele două straturi reprezentând cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul Uniunii.
- (11) Rețeaua globală ar trebui să fie o rețea de transport cu caracter paneuropean, care să asigure accesibilitatea și conectivitatea pentru toate regiunile Uniunii, inclusiv regiunile îndepărtate, insulare și cele ultraperiferice - obiectiv urmărit și de politica maritimă integrată astfel cum este prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 1255/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup> - și să consolideze coeziunea socială și economică dintre acestea. Orientările stabilite de prezentul regulament („orientările”) ar trebui să stabilească cerințele pentru infrastructura rețelei globale, pentru a promova realizarea unei rețele de înaltă calitate în întreaga Uniune până în 2050.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) nr. 1255/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 noiembrie 2011 de instituire a unui program de susținere a continuării dezvoltării unei politici maritime integrate (JO L 321, 5.12.2011, p. 1).

- (12) Cartea albă recunoaște, de asemenea, faptul că există în continuare discrepanțe însemnate între părțile estice și cele vestice ale Uniunii la nivelul infrastructurii de transport. Este necesar ca divergențele respective să fie abordate pentru a obține o rețea pe deplin integrată a infrastructurii europene de transport.
- (13) Rețeaua centrală ar trebui să fie identificată și ar trebui să se adopte măsuri corespunzătoare pentru dezvoltarea acesteia până în 2030, cu titlu prioritar în cadrul oferit de rețeaua globală. Rețeaua centrală ar trebui să constituie coloana vertebrală a dezvoltării unei rețele de transport multimodale durabile și să stimuleze dezvoltarea întregii rețele globale. Rețeaua centrală ar trebui 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, conexiunile „de pe ultimul kilometru”, interconexiunile multimodale și blocajele majore pentru realizarea obiectivului stabilit în Cartea albă de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră din activitățile de transport cu 60 % față de nivelul din 1990 până în 2050.
- (14) Derogările de la cerințele în materie de infrastructură aplicabile rețelei centrale ar trebui să fie posibile în cazuri justificate în mod corespunzător. Acestea din urmă ar trebui să includă cazurile în care investițiile nu pot fi justificate, de exemplu, în regiunile slab populate.
- (15) Situația specială a rețelelor feroviare izolate sau parțial izolate ar trebui recunoscută prin acordarea de derogări de la anumite cerințe în materie de infrastructură.

- (16) La momentul evaluării implementării rețelei centrale, până în 2023, Comisia ar trebui să țină seama de programele naționale de implementare și de viitoarele extinderi.
- (17) Rețeaua transeuropeană de transport acoperă numai o parte a rețelelor de transport existente. În contextul examinării implementării rețelei centrale până în 2023, Comisia ar trebui să evalueze, în cooperare cu statele membre în cauză, dacă alte părți ale rețelelor, precum căile navigabile interioare din clasa III, ar trebui integrate în rețea. În contextul acestei revizuri, Comisia ar trebui să evalueze, de asemenea, stadiul de evoluție al proiectelor și, dacă este necesar, ar trebui să fie în măsură să revină asupra termenelor, ținând seama de orice evoluție care ar putea afecta probabilitatea respectării acestor termene.
- (18) Atunci când examinează implementarea rețelei centrale până în 2023, Comisia ar trebui să evalueze, în consultare cu statele membre, oportunitatea includerii altor secțiuni în rețea, în special a proiectelor prioritare prevăzute de Decizia nr. 661/2010/UE.
- (19) În vederea instituirii la timp și într-un mod coordonat a rețelei centrale, permițând astfel maximizarea beneficiilor de rețea, statele membre în cauză ar trebui să asigure adoptarea de măsuri corespunzătoare în vederea finalizării proiectelor de interes comun până în 2030. În ceea ce privește rețeaua globală, statele membre ar trebui să depună toate eforturile posibile pentru finalizarea acestora și pentru a respecta dispozițiile relevante ale orientărilor respective până în 2050.

- (20) 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 orientări. 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 al unui stat membru sau al Uniunii.
- (21) Proiectele de interes comun ar trebui să demonstreze o valoare adăugată pe plan european. În general, proiectele transfrontaliere au o valoare adăugată ridicată pe plan european, dar ele pot avea efecte economice directe de o mai mică importanță în comparație cu proiectele strict naționale. Astfel de proiecte transfrontaliere ar trebui să facă obiectul unei intervenții prioritare din partea Uniunii pentru a asigura punerea lor în aplicare.
- (22) Proiectele de interes comun pentru care se solicită finanțare din partea Uniunii ar trebui să facă obiectul unei analize de rentabilitate socioeconomică, bazată pe o metodologie recunoscută, care să țină seama de beneficiile și costurile sociale, economice și de mediu relevante. Analiza beneficiilor și costurilor climatice și de mediu ar trebui să se bazeze pe evaluarea impactului asupra mediului efectuată în temeiul Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

- (23) Pentru a contribui la obiectivele de reducere a impactului schimbărilor climatice prevăzute în Cartea albă privind transporturile, constând în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 60 % față de nivelul din 1990 până în 2050, ar trebui evaluat impactul pe care proiectele de interes comun care vizează construirea, extinderea sau modernizarea unor infrastructuri de transport îl au asupra emisiilor de gaze cu efect de seră.
- (24) 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. Întrucât dezvoltarea și implementarea rețelei transeuropene de transport necesită aplicarea comună a prezentului regulament, toate secțiunile rețelei ar trebui să facă obiectul drepturilor și obligațiilor prevăzute în prezentul regulament, precum și celor stabilite în dreptul relevant al Uniunii și cel intern.
- (25) Este necesară cooperarea cu țările învecinate și cu țările terțe pentru a se asigura legătura și interoperabilitatea dintre rețelele de infrastructură respective. În consecință, Uniunea ar trebui, după caz, să promoveze desfășurarea de proiecte de interes comun cu țările respective.

- (26) Pentru a realiza integrarea modală la nivelul rețelei, 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, aplicațiile telematice, echipamentele și serviciile. 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.
- (27) Pentru a determina infrastructurile de transport existente și planificate pentru rețeaua globală și pentru rețeaua centrală, ar trebui să se pună la dispoziție o serie de hărți care să fie adaptate în timp pentru a lua în considerare evoluția fluxurilor de trafic. Baza tehnică a acestor hărți este furnizată de sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec), care conține un nivel ridicat de detalii privind infrastructura transeuropeană de transport.
- (28) Orientările ar trebui să stabilească priorități pentru a permite dezvoltarea rețelei transeuropene de transport în termenele specificate.

- (29) Aplicațiile telematice sunt necesare în vederea furnizării unei baze pentru optimizarea traficului și a operațiunilor de transport, a siguranței traficului și pentru îmbunătățirea serviciilor conexe. Informațiile adresate călătorilor, inclusiv informațiile privind sistemele de rezervare și de eliberare a legitimațiilor de transport, ar trebui furnizate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei<sup>1</sup>.
- (30) Orientările ar trebui să prevadă dezvoltarea rețelei globale în noduri urbane, în conformitate cu obiectivele Uniunii privind mobilitatea urbană durabilă, având în vedere că acele noduri reprezintă punctul de plecare sau destinația finală („ultimul kilometru”) pentru călătorii 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.
- (31) Având în vedere amploarea sa, rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să constituie baza pentru implementarea pe scară largă a noilor tehnologii și a rezultatelor inovării, care, de exemplu, pot contribui la sporirea eficienței globale a sectorului transporturilor europene și la reducerea amprenteii sale de carbon. Acest lucru va contribui la îndeplinirea obiectivelor din Strategia Europa 2020 și a obiectivului din Cartea albă de reducere cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2050 (pe baza nivelurilor din 1990), precum și la obiectivul privind sporirea securității aprovizionării cu combustibil în Uniune. În vederea îndeplinirii acestor obiective, combustibilii alternativi ecologici ar trebui să fie disponibili într-o mai mare măsură în cadrul rețelei transeuropene de transport. Disponibilitatea combustibililor alternativi ecologici ar trebui să se raporteze la cerere și nu ar trebui să existe o cerință ca fiecare stație de alimentare să ofere toate tipurile de combustibili alternativi ecologici.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei din 5 mai 2011 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean (JO L 123, 12.5.2011, p. 11).

- (32) Rețeaua transeuropeană de transport trebuie să asigure o multimodalitate eficientă, care să permită existența unor opțiuni mai bune și mai durabile în ceea ce privește modurile de transport pentru călători și mărfuri și să permită consolidarea unor volume semnificative pentru transferuri pe distanțe lungi. Astfel, multimodalitatea va deveni mai atrăgătoare din punct de vedere economic pentru călători, pentru utilizatori și agenții de expediție.
- (33) 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 mișcărilor de călători și a mișcărilor de mărfuri, de contribuția la schimbările climatice și de impactul schimbărilor climatice și al eventualelor catastrofe naturale sau provocate de om asupra infrastructurii și accesibilității pentru toți utilizatorii transporturilor.
- (34) La planificarea infrastructurii, statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să acorde atenția cuvenită evaluărilor riscurilor și măsurilor de adaptare care îmbunătățesc în mod corespunzător rezistența la schimbările climatice și la catastrofele ecologice.

- (35) Statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să desfășoare evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor, conform Directivei 92/43/CEE a Consiliului<sup>1</sup>, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>2</sup>, Directiva 2001/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>3</sup>, Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>4</sup> și Directivei 2011/92/UE, 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.
- (36) Ar trebui să se țină seama de protecția mediului și a biodiversității, precum și de cerințele strategice privind transportul pe căile navigabile interioare.
- (37) 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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice (JO 20, 26.1.2010, p. 7).

- (38) Infrastructura de transport ar trebui să promoveze o mobilitate și o accesibilitate neîntreruptă pentru toți utilizatorii, în special pentru persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și călătorii cu handicap.
- (39) Statele membre ar trebui să efectueze evaluări ex ante ale accesibilității infrastructurii și a serviciilor conexe.
- (40) Rețeaua centrală ar trebui să constituie un subansamblu al rețelei globale din care face parte. Ea ar trebui să reprezinte cele mai importante noduri și legături din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu nevoile de trafic. Rețeaua centrală 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.
- (41) 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 sunt conectate prin legături multimodale, dacă sunt viabile din punct de vedere economic, dar și durabile și fezabile din punctul de vedere al mediului până în 2030. Metodologia a asigurat interconectarea tuturor statelor membre și integrarea principalelor insule în rețeaua centrală.

- (42) Pentru a implementa rețeaua centrală în termenul stabilit, ar putea fi utilizată o abordare bazată pe coridoare, care să asigure coordonarea diverselor proiecte pe bază transnațională și sincronizarea dezvoltării coridorului, maximizându-se astfel avantajele rețelei. Acest instrument nu ar trebui considerat drept o bază pentru includerea anumitor proiecte din rețeaua centrală pe lista de priorități. Coridoarele rețelei centrale ar trebui să contribuie la realizarea infrastructurii rețelei centrale în așa fel încât să abordeze blocajele, să consolideze conexiunile transfrontaliere și să îmbunătățească eficiența și durabilitatea. Acestea ar trebui să contribuie la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite.
- (43) Coridoarele rețelei centrale 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. Acest lucru ar trebui să permită existența unor coridoare special dezvoltate, optimizate din punctul de vedere al emisiilor și capabile să minimizeze astfel impactul asupra mediului și să sporească competitivitatea, dar care să fie totodată atractive datorită fiabilității, nivelului redus de congestiune și costurilor mici de exploatare și de administrare. Abordarea bazată pe coridoare ar trebui să fie transparentă și clară, iar gestionarea acestor coridoare nu ar trebui să ducă la o creștere excesivă a costurilor sau a sarcinilor administrative.

- (44) În acord cu statul membru vizat, coordonatorii europeni prevăzuți în prezentul regulament ar trebui să faciliteze măsuri de proiectare a structurii de guvernare adecvate și identificarea surselor de finanțare, atât private, cât și publice, pentru proiectele transfrontaliere complexe pentru fiecare coridor al rețelei centrale. Coordonatorii europeni ar trebui să faciliteze implementarea coordonată a coridoarelor rețelei centrale.
- (45) Coordonatorii europeni au un rol deosebit de important în realizarea coridoarelor și în cooperarea de-a lungul acestora.
- (46) Coridoarele rețelei centrale ar trebui să fie în conformitate cu coridoarele de transport feroviar de marfă instituite conform Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>, precum și să fie în concordanță cu Planul european de desfășurare a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) prevăzut de Decizia 2009/561/CE a Comisiei<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Decizia 2009/561/CE a Comisiei din 22 iulie 2009 de modificare a Deciziei 2006/679/CE în ceea ce privește implementarea specificației tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional (JO L 194, 25.7.2009, p. 60).

- (47) 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) nr. .../2013\* al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>. În mod corespunzător, această finanțare ar trebui să aibă drept obiectiv alinierea și combinarea finanțării oferite printr-o serie de instrumente interne și externe relevante, cum ar fi fondurile structurale și de coeziune, Facilitatea de investiții pentru vecinătate (FIV), Instrumentul de asistență pentru preaderare (IPA)<sup>2</sup>, și prin finanțare din partea Băncii Europene de Investiții, a Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare și a altor instituții financiare.

---

\* JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul PE-CONS 76/13 și a se completa nota de subsol 1.

<sup>1</sup> Regulamentul (UE) nr. .../2013 al Parlamentului European și al Consiliului din ... de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 (JO L ...).

<sup>2</sup> Regulamentul (CE) nr. 1085/2006 al Consiliului din 17 iulie 2006 de instituire a unui instrument de asistență pentru preaderare (IPA) (JO L 210, 31.7.2006, p. 82).

- (48) În vederea actualizării hărților incluse în anexa I pentru a ține seama de posibilele modificări rezultate din utilizarea efectivă a anumitor elemente ale infrastructurii de transport, analizată în raport cu pragurile cantitative predefinite, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) și sub rezerva articolului 172 din respectivul Tratat, ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificările aduse anexelor I și II. Este deosebit de important ca în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (49) Interesele autorităților regionale și locale, precum și cele ale societății civile locale afectate de un proiect de interes comun ar trebui luate în considerare în mod adecvat în etapele de planificare și de construcție a proiectelor.
- (50) Cadrele europene și naționale pentru planificarea și implementarea infrastructurii de transport, precum și pentru prestarea de servicii de transport oferă posibilitatea părților interesate de a contribui la îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Noul instrument pentru implementarea rețelei transeuropene de transport, și anume coridoarele rețelei centrale, reprezintă o bună metodă de a realiza potențialul fiecărei părți interesate, de a promova cooperarea dintre acestea și de a consolida complementaritatea cu acțiunile statelor membre.

- (51) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>.
- (52) Deoarece 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, acestea 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, de asemenea, la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (53) Decizia nr. 661/2010/UE ar trebui abrogată.
- (54) Prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare în ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* pentru a permite adoptarea rapidă a actelor delegate și de punere în aplicare prevăzute în prezentul regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

---

<sup>1</sup> 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).

# CAPITOLUL I

## PRINCIPII GENERALE

### *Articolul 1*

#### *Obiect*

- (1) Prezentul regulament stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care cuprinde o structură pe două niveluri, care constă într-o rețea globală și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale.
- (2) Prezentul regulament identifică proiecte de interes comun și specifică cerințele care trebuie respectate pentru gestionarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport.
- (3) Prezentul regulament stabilește prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.
- (4) Prezentul regulament prevede măsuri pentru implementarea rețelei transeuropene de transport. 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 al unui stat membru sau al Uniunii.

## *Articolul 2*

### *Domeniul de aplicare*

- (1) Prezentul regulament se aplică rețelei transeuropene de transport, astfel cum figurează în hărțile cuprinse în anexa I. Rețeaua transeuropeană de transport include infrastructura de transport și aplicațiile telematice precum și măsurile care promovează gestionarea și utilizarea eficientă a acestei infrastructuri și care permit stabilirea și operarea de servicii durabile și eficiente de transport.
- (2) Infrastructura rețelei transeuropene de transport se compune din infrastructura pentru transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare, transportul rutier, transportul maritim, transportul aerian și transportul multimodal, astfel cum sunt stabilite în secțiunile relevante din capitolul II.

## *Articolul 3*

### *Definiții*

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „proiect de interes comun” înseamnă orice proiect desfășurat în conformitate cu cerințele prezentului regulament și cu respectarea dispozițiilor prevăzute de acesta;

- (b) „țară învecinată” înseamnă o țară care intră în domeniul de aplicare al politicii europene de vecinătate, inclusiv a parteneriatului strategic, a politicii de extindere și a Spațiului Economic European sau a Asociației Europene a Liberului Schimb;
- (c) „țară terță” înseamnă orice țară învecinată sau orice altă țară cu care Uniunea poate coopera pentru atingerea obiectivelor urmărite prin prezentul regulament;
- (d) „valoare adăugată europeană” înseamnă valoarea unui proiect care, în plus față de potențiala valoare pentru respectivul stat membru, conduce la o îmbunătățire semnificativă a conexiunilor sau a fluxurilor de transport între statele membre, care poate fi demonstrată prin luarea în considerare a îmbunătățirii eficienței, durabilității, competitivității sau coeziunii, în conformitate cu obiectivele prevăzute la articolul 4;
- (e) „administrator de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special cu crearea sau întreținerea infrastructurii de transport. Printre activitățile acestuia se poate număra gestionarea sistemelor de control și siguranță ale infrastructurii;

- (f) „aplicații telematice” înseamnă sisteme care utilizează tehnologii de informare, de comunicare, de navigare sau de poziționare/localizare pentru a gestiona în mod eficace infrastructura, mobilitatea și traficul în cadrul rețelei transeuropene de transport și pentru a oferi servicii cu valoare adăugată cetățenilor și operatorilor, inclusiv sisteme pentru o utilizare a rețelei în condiții de securitate, siguranță, protecție a mediului și eficiență din punctul de vedere al capacității. Acestea pot include, de asemenea, dispozitive de bord, cu condiția ca acestea să alcătuiască un ansamblu indivizibil împreună cu componentele de infrastructură corespunzătoare. Aplicațiile telematice includ sistemele, tehnologiile și serviciile menționate la punctele (g) - (l);
- (g) „sistem de transport inteligent” (STI) înseamnă un sistem astfel cum este specificat în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup>;
- (h) „sistem de gestionare a traficului aerian” înseamnă un sistem, astfel cum este menționat în Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>2</sup> și în Planul general european pentru gestionarea traficului aerian (Planul general ATM) specificat în Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului<sup>3</sup>;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea) (JO L 96, 31.3.2004, p. 26).

<sup>3</sup> Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) (JO L 64, 2.3.2007, p. 1).

- (i) „sisteme de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime” (VTMIS) înseamnă sisteme implementate pentru monitorizarea și gestionarea traficului și a transportului maritim, care utilizează informații provenite de la sistemele de identificare automată a navelor (*Automatic Identification Systems of Ships - AIS*), sistemul de identificare și urmărire a navelor la mare distanță (*Long-Range Identification and Tracking of Ships - LRIT*), sistemele radar de coastă și de sistemele de radiocomunicații, astfel cum se prevede în Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup> și include integrarea sistemelor naționale de informații maritime și de schimb prin SafeSeaNet;
- (j) „servicii de informații fluviale (RIS)” înseamnă tehnologii ale informației și comunicațiilor privind căile navigabile interioare, astfel cum sunt menționate în Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>2</sup>;
- (k) „servicii maritime electronice” înseamnă servicii care utilizează tehnologii ale informației avansate și interoperabile în sectorul transportului maritim, cu scopul de a simplifica procedurile administrative și de a facilita tranzitul mărfurilor pe mare și în zonele portuare, inclusiv servicii de interfață unică, cum ar fi interfața unică integrată în domeniul maritim prevăzută în Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>3</sup>, sistemele portuare comunitare și sistemele relevante de informații ale vămilor;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE (JO L 283, 29.10.2010, p. 1).

- (l) „sistem european de gestionare a traficului feroviar” (*European Rail Traffic Management System - ERTMS*) înseamnă sistemul definit în Decizia 2006/679/CE a Comisiei<sup>1</sup> și în Decizia 2006/860/CE a Comisiei<sup>2</sup>;
- (m) „tronson transfrontalier” înseamnă un tronson care asigură continuitatea unui proiect de interes comun între cele mai apropiate noduri urbane de ambele părți ale frontierei dintre două state membre sau dintre un stat membru și o țară vecină;
- (n) „transport multimodal” înseamnă transport de călători sau de marfă, sau ambele, prin utilizarea a două sau mai multe moduri de transport;
- (o) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea infrastructurii din cadrul unui mod de transport, inclusiv toate condițiile normative, tehnice și operaționale, de a permite fluxuri de trafic sigure și neîntrerupte care ating nivelurile necesare de performanță pentru infrastructura sau modul de transport respectiv;

---

<sup>1</sup> Decizia 2006/679/CE a Comisiei din 28 martie 2006 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional (JO L 284, 16.10.2006, p. 1).

<sup>2</sup> Decizia 2006/860 a Comisiei din 7 noiembrie 2006 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și de modificare a anexei A la Decizia 2006/679/CE privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional (JO L 342, 7.12.2006, p. 1).

- (p) „nod urban” înseamnă o zonă urbană unde infrastructura de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport, cum ar fi porturi, inclusiv terminale pentru călători, aeroporturi, gări feroviare, platforme logistice și terminale de mărfuri amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, este conectată la alte părți ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local;
- (q) „blocaj” înseamnă o barieră fizică, tehnică sau funcțională ce antrenează o pană a sistemului de natură să afecteze continuitatea fluxurilor pe distanță lungă sau transfrontaliere, care poate fi surmontată prin crearea de noi infrastructuri sau prin modernizarea substanțială a infrastructurii existente, ceea ce ar putea aduce îmbunătățiri semnificative care vor soluționa constrângerile cauzate de blocaj;
- (r) „platformă logistică” înseamnă o zonă care este direct conectată la infrastructura de transport a rețelei transeuropene de transport, incluzând cel puțin un terminal de marfă, și care permite desfășurarea unor activități logistice;
- (s) „terminal 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 porturile, porturile interioare, aeroporturile și terminalele feroviar-rutiere;

- (t) „analiză de rentabilitate socioeconomică” 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, 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;
- (u) „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 al liniilor din Europa (1 435 mm), pentru care anumite investiții majore în infrastructură nu pot fi justificate în termeni de rentabilitate economică, din cauza caracteristicilor rețelei respective care decurg din izolarea sa geografică sau din localizarea sa periferică;
- (v) „regiune NUTS” înseamnă o regiune astfel cum este definită în Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică;
- (w) „combustibili alternativi ecologici” înseamnă combustibili precum energia electrică, hidrogenul, biocombustibilii (lichizi), combustibilii sintetici, metanul [gaze naturale (CNG și LNG) și biometan] și gazul petrolier lichefiat (GPL) care servesc, cel puțin parțial, ca înlocuitor pentru sursele de petrol fosil în furnizarea de energie pentru transporturi, contribuie la decarbonizarea acestora și sporesc performanța de mediu a sectorului transporturilor.

#### *Articolul 4*

##### *Obiectivele rețelei transeuropene de transport*

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 eficient și durabil, care să sporească beneficiile utilizatorilor săi și care să sprijine creșterea favorabilă incluziunii. Aceasta demonstrează o valoare adăugată europeană prin contribuția la realizarea obiectivelor prezentate în următoarele patru categorii:

- (a) coeziune, prin:
  - (i) accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv a regiunilor îndepărtate, ultraperiferice, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate;
  - (ii) reducerea decalajului care există între statele membre în ceea ce privește calitatea infrastructurii;
  - (iii) existența, atât pentru traficul de călători, cât și pentru traficul de marfă, a unor conexiuni între infrastructura de transport pentru traficul pe distanțe lungi, pe de o parte, și pentru traficul local și regional, 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;

- (b) eficiență, prin:
- (i) eliminarea blocajelor și conectarea legăturilor absente, atât în cadrul infrastructurilor de transport, cât și la punctele de conexiune dintre acestea, pe teritoriile statelor membre și între acestea;
  - (ii) interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport;
  - (iii) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport;
  - (iv) promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care contribuie la promovarea creșterii economice și a competitivității;
  - (v) utilizarea eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente;
  - (vi) aplicarea unor concepte tehnologice și operaționale inovatoare, într-un mod rentabil;
- (c) durabilitate, prin:
- (i) dezvoltarea tuturor modurilor de transport, astfel încât să se asigure un transport durabil și eficient din punct de vedere economic pe termen lung;
  - (ii) contribuția la realizarea obiectivelor vizând transporturile nepoluante, cu emisii reduse de gaze cu efect de seră și cu emisii reduse de dioxid de carbon, la securitatea aprovizionării cu combustibil, la reducerea costurilor externe și la protecția mediului;
  - (iii) promovarea unui transport cu emisii reduse de dioxid de carbon, cu scopul de a reduce în mod semnificativ emisiile de CO<sub>2</sub> până în 2050, în conformitate cu obiectivele Uniunii relevante de reducere a CO<sub>2</sub>.

- (d) creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin:
  - (i) satisfacerea nevoilor în materie de mobilitate și transport ale utilizatorilor săi pe teritoriul Uniunii și în raporturile cu țările terțe;
  - (ii) asigurarea unor standarde de siguranță și securitate de înaltă calitate, atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de marfă;
  - (iii) sprijinirea mobilității, chiar și în cazul catastrofelor naturale sau provocate de om, și asigurând accesibilitatea serviciilor de urgență și salvare;
  - (iv) stabilirea cerințelor privind infrastructura, în special în domeniul interoperabilității, siguranței și securității, care vor asigura calitatea, eficiența și durabilitatea serviciilor de transport;
  - (v) accesibilitate pentru persoanele în vârstă, pentru persoanele cu mobilitate redusă și pentru călătorii cu handicap.

#### *Articolul 5*

##### *Rețea eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor*

- (1) Rețeaua transeuropeană de transport se planifică, dezvoltă și exploatează într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, prin:
  - (a) dezvoltarea, îmbunătățirea și întreținerea infrastructurii de transport existente;
  - (b) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;

- (c) implementarea noilor tehnologii și a aplicațiilor telematice, atunci când o asemenea implementare se justifică la nivel economic;
  - (d) luarea în considerare a unor posibile sinergii cu alte rețele, în special cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații;
  - (e) evaluarea impactului strategic de mediu, cu instituirea unor planuri și programe adecvate și a impactului asupra atenuării efectului schimbărilor climatice;
  - (f) măsuri de planificare și extindere a capacităților de infrastructură, acolo unde este necesar;
  - (g) luarea în considerare în mod adecvat a vulnerabilității infrastructurii de transport, atât în ceea ce privește schimbările climatice, cât și catastrofele naturale sau cele provocate de om, în vederea abordării acestor provocări.
- (2) Atunci când planifică și dezvoltă rețeaua transeuropeană de transport, statele membre iau în considerare circumstanțele speciale din diferitele părți ale Uniunii, cum ar fi în mod deosebit aspectele legate de turism și caracteristicile topografice ale regiunilor în cauză. Ele pot adapta alinierea detaliată a rutelor tronsoanelor în limitele indicate la articolul 49 alineatul (4) litera (c), asigurând respectarea cerințelor stabilite în prezentul regulament.

## *Articolul 6*

### *Structura pe două niveluri a rețelei transeuropene de transport*

- (1) Dezvoltarea treptată a rețelei transeuropene de transport se realizează în special prin implementarea unei structuri pe două niveluri pentru această rețea, bazată pe o abordare metodologică coerentă și transparentă, constând într-o rețea globală și într-o rețea centrală.
- (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. Aceasta se identifică și se elaborează în conformitate cu dispozițiile capitolului II.
- (3) Rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport. Aceasta este identificată și elaborată în conformitate cu dispozițiile capitolului III.

*Articolul 7*  
*Proiecte de interes comun*

- (1) Proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin reabilitarea și modernizarea infrastructurilor de transport existente și prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a rețelei din punctul de vedere al resurselor.
- (2) Un proiect de interes comun:
  - (a) contribuie la îndeplinirea obiectivelor din cel puțin două din cele patru categorii prevăzute la articolul 4;
  - (b) respectă dispozițiile capitolului II și, dacă vizează rețeaua centrală, respectă, în plus, dispozițiile capitolului III;
  - (c) are viabilitate economică, pe baza unei analize a costurilor și a beneficiilor socioeconomice;
  - (d) are o valoare adăugată europeană demonstrată.
- (3) Un proiect de interes comun poate să înglobeze întregul său ciclu, inclusiv studiile de fezabilitate și procedurile de autorizare, 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.
- (5) Proiectele de interes comun sunt eligibile pentru asistență financiară din partea Uniunii în temeiul instrumentelor disponibile pentru rețeaua transeuropeană de transport.

### *Articolul 8*

#### *Cooperarea cu țările terțe*

- (1) Uniunea poate acorda sprijin, inclusiv financiar, pentru proiectele de interes comun, cu scopul de a conecta rețeaua transeuropeană de transport la rețelele de infrastructură ale țărilor învecinate, în măsura în care aceste proiecte:
  - (a) conectează rețeaua centrală la punctele de trecere a frontierei și vizează infrastructura necesară pentru asigurarea fără întreruperi a unui flux de trafic, a verificărilor la frontieră, a supravegherii frontierelor și a altor proceduri de control la frontieră;
  - (b) asigură legătura dintre rețeaua centrală și rețelele de transport ale țărilor terțe, în scopul consolidării creșterii economice și a competitivității;
  - (c) completează infrastructura de transport din țări terțe care face legătura între părți ale rețelei centrale din Uniune;

- (d) implementează sistemele de gestionare a traficului în țările respective;
- (e) promovează transportul maritim și autostrăzile maritime, excluzând acordarea de sprijin financiar porturilor din țări terțe;
- (f) facilitează transporturile pe căi navigabile interioare împreună cu țările terțe.

Aceste proiecte sporesc capacitatea sau utilitatea rețelei transeuropene de transport pe teritoriul unuia sau al mai multor state membre.

- (2) Fără a aduce atingere alineatului (1), Uniunea poate coopera cu țări terțe pentru promovarea altor proiecte, fără a furniza sprijin financiar, în măsura în care respectivele proiecte urmăresc:
  - (a) promovarea interoperabilității dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele țărilor terțe;
  - (b) promovarea extinderii sferei de aplicare a politicii privind rețeaua transeuropeană de transport la țările terțe;
  - (c) 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;
  - (d) facilitarea transportului maritim și promovarea construirii de „autostrăzi maritime” împreună cu țările terțe.

- (3) Proiectele prevăzute la alineatul (2) literele (a) și (d) respectă dispozițiile corespunzătoare prevăzute în capitolul II.
- (4) Anexa III include hărțile indicative ale rețelei transeuropene de transport extinse la anumite țări învecinate.
- (5) Pentru promovarea proiectelor de interes comun, Uniunea poate utiliza actualele instrumente financiare și de coordonare cu țările învecinate sau poate institui și utiliza altele noi, precum Facilitatea de investiții pentru vecinătate (FIV) sau Instrumentul de asistență pentru preaderare (IPA).
- (6) Dispozițiile prezentului articol fac obiectul procedurilor relevante privind acordurile internaționale, astfel cum se prevede la articolul 218 din TFUE.

## CAPITOLUL II

# REȚEAUA GLOBALĂ

### *Articolul 9* *Dispoziții generale*

- (1) Rețeaua globală:
  - (a) este cea indicată pe hărțile și în listele din Anexa I și din partea 2 din Anexa II;
  - (b) este indicată în continuare prin descrierea componentelor infrastructurii;
  - (c) îndeplinește cerințele privind infrastructurile de transport stabilite în prezentul capitol;
  - (d) constituie baza pentru identificarea proiectelor de interes comun;
  - (e) ia în considerare constrângerile fizice și elementele topografice specifice ale infrastructurilor de transport din statele membre, identificate în specificațiile tehnice de interoperabilitate (TSI).
  
- (2) Statele membre depun toate eforturile în scopul de a finaliza rețeaua globală și pentru a respecta dispozițiile relevante din prezentul capitol până la 31 decembrie 2050.

*Articolul 10*  
*Priorități generale*

- (1) În dezvoltarea rețelei globale, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:
- (a) asigurarea unei accesibilități și a unei conectivități sporite pentru toate regiunile Uniunii, ținându-se seama de cazurile specifice ale insulelor, ale rețelelor izolate și ale regiunilor slab populate, îndepărtate și ultraperiferice;
  - (b) asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității acestora;
  - (c) remedierea legăturilor lipsă și înlăturarea blocajelor, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere;
  - (d) promovarea utilizării eficiente și durabile a infrastructurii și, după caz, creșterea capacității;
  - (e) îmbunătățirea sau menținerea calității infrastructurii din punctul de vedere al siguranței, securității, eficienței, climei și, după caz, al rezistenței în fața dezastrelor, al performanțelor de mediu, al condițiilor sociale, al accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și călătorii cu handicap, precum și al calității serviciilor și al continuității fluxurilor de trafic;

- (f) implementarea și instalarea aplicațiilor telematice, precum și promovarea dezvoltării tehnologice inovatoare.
- (2) Pentru completarea măsurilor prevăzute la alineatul (1), se acordă o atenție deosebită măsurilor necesare pentru:
- (a) asigurarea securității alimentării cu combustibil prin creșterea eficienței energetice și promovarea folosirii unor surse energetice și sisteme de propulsie alternative și, mai ales, cu un nivel scăzut sau chiar nul al emisiilor de dioxid de carbon;
  - (b) atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier;
  - (c) eliminarea barierelor de ordin administrativ și tehnic, în special în ceea ce privește interoperabilitatea rețelei transeuropene de transport și concurența.

**SECȚIUNEA 1**  
**INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT FEROVIAȚ**

*Articolul 11*

*Componente ale infrastructurii*

- (1) Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special:
- (a) linii feroviare de mare viteză și convenționale, inclusiv:
    - (i) linii secundare;
    - (ii) tuneluri;
    - (iii) poduri;
  - (b) terminale de marfă și platforme logistice pentru transbordarea mărfurilor în cadrul modului de transport feroviar și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;
  - (c) gări, în conformitate cu indicațiile din anexa I, pentru transferul călătorilor în cadrul modului de transport feroviar, precum și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;
  - (d) conexiunile garilor, terminalelor de marfă și platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;

- (e) echipamente asociate;
  - (f) aplicații telematice.
- (2) Liniile feroviare sunt de următoarele tipuri:
- (a) linii feroviare pentru transport de mare viteză, care sunt:
    - (i) linii special construite pentru transportul de mare viteză, echipate pentru viteze mai mari sau egale cu 250 km/h;
    - (ii) linii convenționale special modernizate, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;
    - (iii) linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană și pe care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include și liniile de interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale, liniile din gări, liniile de acces către terminale, depouri, etc. pe care materialul rulant „de mare viteză” circulă cu viteza convențională;
  - (b) linii feroviare pentru transport convențional.

- (3) Printre echipamentele tehnice asociate liniilor feroviare se pot număra sistemele de electrificare, echipamentele pentru urcarea și coborârea călătorilor și pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor în gări, platformele logistice și terminalele de marfă. Acestea pot include toate instalațiile, cum ar fi instalațiile de schimbare automată a ecartamentului, necesare pentru a asigura exploatarea în condiții de siguranță, securitate și eficiență a vehiculelor, inclusiv un impact redus al acestora asupra mediului și o mai bună interoperabilitate.

### *Articolul 12*

#### *Cerințe privind infrastructura de transport*

- (1) Terminalele de marfă sunt conectate la infrastructura rutieră sau, acolo unde este posibil, la infrastructura de transport pe căi navigabile interioare a rețelei globale.
- (2) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară:
- (a) este echipată cu ERTMS, cu excepția rețelelor izolate;
  - (b) respectă dispozițiile Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup> și măsurile sale de punere în aplicare, cu scopul de a asigura interoperabilitatea rețelei globale;

---

<sup>1</sup> Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

- (c) respectă cerințele specificației tehnice de interoperabilitate (TSI) adoptate în conformitate cu articolul 6 din Directiva 2008/57/CE, cu excepția cazurilor autorizate de TSI relevantă sau în temeiul procedurii prevăzute la articolul 9 din Directiva 2008/57/CE;
  - (d) cu excepția rețelelor izolate, este complet electrificată în ce privește liniile de cale ferată și, în măsura în care acest lucru este necesar pentru operațiunile trenurilor electrice, în ce privește liniile secundare;
  - (e) respectă cerințele prevăzute de Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup> în ce privește accesul la terminale de marfă.
- (3) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări privind cerințele care depășesc dispozițiile Directivei 2008/57/CE în ceea ce privește ERTMS și electrificarea.

### *Articolul 13*

#### *Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare*

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura feroviară, și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:

- (a) implementarea ERTMS;
- (b) trecerea la ecartamentul nominal de 1435 mm;

---

<sup>1</sup> 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).

- (c) atenuarea impactului zgomotului și al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice;
- (d) respectarea cerințelor privind infrastructura și sporirea interoperabilității;
- (e) îmbunătățirea siguranței trecerilor la nivel;
- (f) după caz, conectarea infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare.

## **SECȚIUNEA 2**

### **INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE**

#### *Articolul 14*

#### *Componentele infrastructurii*

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

- (d) infrastructuri conexe, precum ecluze, ascensoare, poduri, rezervoare și măsurile aferente de prevenire a inundațiilor care pot avea un impact pozitiv asupra navigației pe căi navigabile interioare;
  - (e) porturi interioare, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare;
  - (f) echipamente asociate;
  - (g) aplicații telematice, inclusiv RIS;
  - (h) conexiunile porturilor interioare cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport.
- (2) Pentru a face parte din rețeaua globală, porturile interioare 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, publicată de Eurostat.

- (3) Echipamentele asociate ale căilor navigabile interioare pot include echipamentele pentru descărcarea și încărcarea mărfurilor 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 de asemenea include instalațiile de preluare a deșeurilor, instalații de energie electrică pe țărm, instalații de colectare a uleiurilor uzate, precum și echipamente pentru spargerea gheții, pentru servicii hidrologice, pentru dragarea portului și a căilor de acces în porturi pentru a asigura navigabilitatea acestora în tot timpul anului.

### *Articolul 15*

#### *Cerințe privind infrastructura de transport*

- (1) Statele membre se asigură că porturile interioare sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară.
- (2) Porturile interioare oferă cel puțin un terminal de marfă deschis tuturor operatorilor, fără discriminare, și aplică tarife transparente.

(3) Statele membre se asigură că:

(a) râurile, canalele și lacurile respectă cerințele minime pentru căile navigabile din clasa IV prevăzute în noua clasificare a căilor navigabile interioare stabilită de Conferința Europeană a Miniștrilor Transporturilor (CEMT) și că înălțimea liberă continuă la poduri este asigurată, fără a aduce atingere articolelor 35 și 36 din prezentul regulament.

La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări de la cerințele minime privind cazurile de secetă (sub 2,50 m) și de la cele privind înălțimea minimă sub poduri (sub 5,25 m);

(b) râurile, canalele și lacurile se întrețin în vederea menținerii unor condiții de navigare corespunzătoare, cu respectarea dreptului privind protecția mediului aplicabil.

(c) râurile, canalele și lacurile sunt echipate cu RIS.

## *Articolul 16*

### *Priorități 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 articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:

- (a) pentru căile navigabile interioare existente: măsuri de punere în aplicare necesare pentru a atinge standardele specifice clasei IV de căi navigabile interioare;
- (b) după caz, atingerea unor standarde mai ridicate de modernizare a căilor navigabile existente și de creare de noi căi navigabile în conformitate cu aspectele tehnice privind infrastructura ale CEMT, pentru a respecta cerințele pieței;
- (c) implementarea aplicațiilor telematice, inclusiv RIS;
- (d) conectarea infrastructurii porturilor interioare la infrastructura de transport feroviar și rutier de marfă;
- (e) acordarea unei atenții deosebite râurilor și fluviilor cu curs liber aflate în stare aproape naturală și care pot, prin urmare, să facă obiectul unor măsuri speciale;
- (f) promovarea transportului durabil pe căile navigabile interioare;
- (g) modernizarea și extinderea capacității infrastructurii necesare pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare.

**SECȚIUNEA 3**  
**INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT RUTIER**

*Articolul 17*

*Componente ale infrastructurii*

- (1) Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special:
- (a) căi rutiere de înaltă calitate, inclusiv:
    - (i) poduri;
    - (ii) tuneluri;
    - (iii) joncțiuni;
    - (iv) intersecții;
    - (v) bretele rutiere;
    - (vi) benzi de urgență;
  - (b) zone de parcare și de odihnă;
  - (c) echipamente asociate;

- (d) aplicații telematice, inclusiv STI;
  - (e) terminale de marfă și platforme logistice;
  - (f) conexiunile terminalelor de marfă și ale platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
  - (g) autogări.
- (2) Căile rutiere de înaltă calitate menționate la alineatul (1) litera (a) sunt cele capabile să joace un rol important în traficul de marfă și de călători pe distanțe lungi, să integreze principalele centre urbane și economice, să comunice cu alte moduri de transport și să stabilească legături între regiunile muntoase, îndepărtate, enclavizate și periferice ale NUTS 2 și regiunile centrale ale Uniunii. Aceste căi rutiere sunt întreținute în mod corespunzător pentru a permite traficul în condiții de siguranță și securitate.
- (3) Căile rutiere de înaltă calitate sunt proiectate și construite special pentru traficul motorizat, putând fi vorba fie de autostrăzi, fie de șosele expres, fie de drumuri strategice convenționale.
- (a) O autostradă este o șosea proiectată și construită special pentru traficul motorizat, care nu deservește proprietățile care o mărginesc și care:
    - (i) cu excepția punctelor speciale, sau temporar, este prevăzută cu părți carosabile separate pentru cele două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;

- (ii) nu intersectează la același nivel o șosea, o cale ferată sau o linie de tramvai, o pistă pentru biciclete sau o cale pietonală; și
    - (iii) este indicată ca fiind autostradă printr-un simbol special.
  - (b) O șosea expres este o șosea destinată traficului motorizat, accesibilă în principal prin intermediul bretelelor rutiere sau al joncțiunilor controlate, și care:
    - (i) interzice oprirea și parcarea pe partea carosabilă; și
    - (ii) nu intersectează la același nivel o cale ferată sau o linie de tramvai.
  - (c) Un drum strategic convențional este o cale rutieră care nu este nici autostradă, nici șosea expres, dar care este o cale rutieră de înaltă calitate, astfel cum se precizează la alineatele (1) și (2).
- (4) Printre echipamentele asociate căilor rutiere se pot număra în special echipamentele pentru gestionarea traficului, informare și îndrumare rutieră, pentru perceperea taxelor de utilizare, pentru garantarea siguranței rutiere, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, pentru realimentare sau reîncărcarea vehiculelor cu propulsie alternativă, precum și pentru parcarea în condiții de securitate a vehiculelor comerciale.

## Articolul 18

### Cerințe privind infrastructura de transport

Statele membre se asigură că:

- (a) căile rutiere respectă dispozițiile articolului 17 alineatul (3) literele (a), (b) sau (c);
- (b) siguranța infrastructurii de transport rutier este asigurată, monitorizată și îmbunătățită, după caz, în conformitate cu procedura prevăzută de Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup>;
- (c) tunelurile rutiere cu lungimea de peste 500 m respectă dispozițiile Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>2</sup>;
- (d) dacă este necesar, interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră este asigurată în conformitate cu Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>3</sup> și cu Decizia 2009/750/CE a Comisiei<sup>4</sup>;

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității (JO L 166, 30.4.2004, p. 124).

<sup>4</sup> Decizia 2009/750/CE a Comisiei din 6 octombrie 2009 privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică și a elementelor tehnice ale acestuia (JO L 268, 13.10.2009, p. 11)

- (e) orice sistem de transport inteligent implementat de o autoritate publică cu privire la infrastructura de transport rutier respectă dispozițiile Directivei 2010/40/UE și este implementat în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul directivei respective.

### *Articolul 19*

#### *Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere*

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura rutieră și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:

- (a) îmbunătățirea și promovarea siguranței rutiere;
- (b) utilizarea STI, în special informarea multimodală și gestionarea traficului și pentru a permite funcționarea sistemelor integrate de comunicații și plată;
- (c) introducerea de noi tehnologii și inovarea, pentru promovarea transportului cu emisii reduse de dioxid de carbon;
- (d) asigurarea unui spațiu de parcare adecvat pentru utilizatorii vehiculelor comerciale, oferind condiții corespunzătoare de siguranță și securitate.
- (e) reducerea congestiei pe drumurile existente.

## SECȚIUNEA 4

### INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT MARITIM ȘI AUTOSTRĂZILE MARITIME

#### *Articolul 20*

#### *Componente ale infrastructurii*

- (1) Infrastructura de transport maritim cuprinde, în special:
  - (a) spațiul maritim;
  - (b) canale maritime;
  - (c) porturi maritime, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare;
  - (d) conexiunile porturilor cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
  - (e) diguri, ecluze și docuri;
  - (f) dispozitive de asistență la navigație;
  - (g) căi de acces în porturi și șenale navigabile;
  - (h) diguri;

- (i) autostrăzi maritime;
  - (j) echipamente asociate;
  - (k) aplicații telematice, inclusiv servicii maritime electronice și VTMISS.
- (2) Porturile maritime reprezintă punctele de intrare și ieșire pentru infrastructura terestră a rețelei globale. Acestea îndeplinesc cel puțin unul din următoarele criterii:
- (a) volumul total anual al traficului de călători depășește 0,1 % din volumul total anual al traficului de călători 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 și publicată de Eurostat;
  - (b) volumul 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 și publicată de Eurostat;
  - (c) portul maritim este situat pe o insulă și reprezintă singurul punct de acces la o regiune NUTS 3 din rețeaua globală;
  - (d) portul maritim 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.

- (3) Printre echipamentele asociate infrastructurii de transport maritim se pot număra în special echipamentele pentru gestionarea traficului și a încărcăturilor, pentru reducerea efectelor negative, inclusiv a efectelor negative asupra mediului, și pentru utilizarea combustibililor alternativi, precum și echipamentele care asigură navigabilitatea tot timpul anului, inclusiv cele pentru spargerea gheții, pentru prospectări hidrologice, precum și pentru dragarea, întreținerea și protejarea portului și a căilor de acces în port.

#### *Articolul 21*

#### *Autostrăzi maritime*

- (1) Autostrăzile maritime, reprezentând dimensiunea maritimă a rețelei transeuropene de transport, contribuie la realizarea unui spațiu de transport maritim european fără frontiere. Acestea constau în rute maritime pe distanțe scurte, porturi, instalații, infrastructură și echipamente maritime asociate, precum și formalități administrative simplificate care permit transportul maritim pe distanțe scurte sau operarea de servicii maritimo-fluviale între cel puțin două porturi, inclusiv conexiunile cu hinterlandul. Autostrăzile maritime includ:
- (a) legături maritime între porturi maritime ale rețelei globale sau între un port al rețelei globale și un port dintr-o țară terță în cazul în care acestea sunt de o importanță strategică pentru Uniune;

- (b) instalații portuare, terminale de marfă, platforme și centre logistice aflate în afara zonei portuare, dar asociate operațiunilor portuare, tehnologii ale informației și comunicațiilor (TIC), cum ar fi sistemele electronice de gestionare logistică, siguranță și securitate și proceduri administrative și vamale în cel puțin un stat membru;
  - (c) infrastructura pentru acces terestru și maritim direct.
- (2) Proiectele de interes comun pentru autostrăzile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport se propun de cel puțin două state membre. Aceste proiecte cuprind:
- (a) legătura maritimă și conexiunile acesteia cu hinterlandul în cadrul rețelei centrale între două sau mai multe porturi ale rețelei centrale; sau
  - (b) legătura maritimă și conexiunile acesteia cu hinterlandul între un port al rețelei centrale și porturi ale rețelei globale, cu un accent deosebit pe conexiunile cu hinterlandul ale porturilor din rețeaua centrală și globală.

- (3) Proiectele de interes comun pentru autostrăzile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport pot, de asemenea, să includă activități care aduc beneficii mai mari și care nu sunt legate de anumite porturi, precum serviciile și acțiunile de garantare a mobilității persoanelor și a mărfurilor, activitățile de îmbunătățire a performanței de mediu, precum furnizarea energiei electrice pe țărm care ar ajuta navele să își reducă emisiile, punerea la dispoziție de instalații pentru spargerea gheții, activitățile care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului, operațiunile de dragare, instalațiile alternative de alimentare cu combustibil, precum și optimizarea proceselor, a procedurilor și a factorului uman, platformele TIC și sistemele de informare, inclusiv sistemele de gestionare a traficului și de raportare electronică.
- (4) În termen de doi ani de la desemnarea sa conform articolului 45, coordonatorul european pentru autostrăzile maritime prezintă un plan detaliat de punere în aplicare pentru autostrăzile maritime care se bazează pe experiențele și evoluțiile legate de transportul maritim din Uniune, precum și pe traficul estimat pe autostrăzile maritime.

## *Articolul 22*

### *Cerințe privind infrastructura de transport*

- (1) Statele membre se asigură că:
  - (a) Porturile maritime sunt conectate la liniile feroviare sau la căile rutiere și, acolo unde este posibil, la căile navigabile interioare ale rețelei globale, cu excepția cazurilor în care constrângerile de natură fizică împiedică astfel de conexiuni;
  - (b) Orice port maritim care deservește traficul de marfă oferă cel puțin un terminal deschis utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente;
  - (c) Canalele maritime, șenalele navigabile și estuarele fac legătura între două mări sau oferă acces de la mare la porturile maritime și corespund cel puțin clasei VI de căi navigabile interioare.
- (2) Statele membre se asigură că porturile includ echipamentele necesare pentru a sprijini performanța de mediu a navelor în porturi, în special instalații de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură în conformitate cu Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup> și în conformitate cu dreptul relevant al Uniunii.
- (3) Statele membre implementează VTMISS și SafeSeaNet conform dispozițiilor Directivei 2002/59/CE și instalează servicii maritime electronice, în special servicii de interfață unică în domeniul maritim, astfel cum prevede Directiva 2010/65/UE.

---

<sup>1</sup> Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (JO L 332, 28.12.2000, p. 81).

### *Articolul 23*

#### *Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii maritime*

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura maritimă și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:

- (a) promovarea transportului pe autostrăzile maritime, inclusiv a transportului maritim pe distanțe scurte, facilitarea dezvoltării conexiunilor cu hinterlandul și îndeosebi elaborarea unor măsuri care să îmbunătățească performanțele de mediu ale transportului maritim, în conformitate cu cerințele aplicabile prevăzute de dreptul Uniunii sau de acordurile internaționale în domeniu;
- (b) interconectarea porturilor maritime care dispun de căi navigabile interioare;
- (c) implementarea serviciilor VTMIS și a serviciilor maritime electronice;
- (d) introducerea unor tehnologii noi și a unor inovații pentru promovarea combustibililor alternativi și a unui transport maritim eficient din punct de vedere energetic, inclusiv a GNL;
- (e) modernizarea și extinderea capacității infrastructurii necesare pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare.

**SECȚIUNEA 5**  
**INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT AERIAN**

*Articolul 24*

*Componente ale infrastructurii*

- (1) Infrastructura de transport aerian cuprinde, în special:
- (a) spațiul aerian, rute și căi aeriene;
  - (b) aeroporturi;
  - (c) conexiunile aeroporturilor cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
  - (d) echipamente asociate;
  - (e) sisteme de navigație aeriană, inclusiv sistemul european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (denumit în continuare „sistemul SESAR”).

- (2) Aeroporturile respectă unul din următoarele criterii:
- (a) pentru aeroporturile de călători, volumul anual total al traficului de călători reprezintă cel puțin 0,1 % din volumul anual total al călătorilor 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 de aeroport din rețeaua globală sau în afara unei raze de 200 km dacă regiunea în care este situat este prevăzută cu o linie feroviară de mare viteză;
  - (b) 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.

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

#### *Articolul 25*

##### *Cerințe privind infrastructura de transport*

- (1) Statele membre se asigură că orice aeroport situat pe teritoriul lor oferă cel puțin un terminal deschis tuturor operatorilor, fără discriminare, și că aplică tarife transparente, pertinente și echitabile.

- (2) Statele membre se asigură că 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 Consiliului<sup>1</sup>, se aplică infrastructurii de transport aerian al rețelei globale.
- (3) Statele membre se asigură că infrastructura pentru gestionarea traficului aerian permite implementarea cerului unic european, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>2</sup>, cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>3</sup>, cu Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>4</sup> și cu Regulamentul (CE) nr. 552/2004, precum și a operațiunilor 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.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

<sup>3</sup> 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 (regulamentul privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

<sup>4</sup> 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 (regulamentul privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

## *Articolul 26*

### *Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii de transport aerian*

În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura de transport aerian și în plus față de prioritățile stabilite la articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:

- (a) creșterea capacității aeroportuare;
- (b) sprijinirea implementării cerului unic european și a sistemelor de gestionare a traficului aerian, în special cele responsabile cu implementarea sistemului SESAR;
- (c) îmbunătățirea interconexiunilor multimodale ale aeroporturilor cu infrastructurile altor moduri de transport;
- (d) îmbunătățirea durabilității și reducerea impactului aviației asupra mediului.

## SECȚIUNEA 6

### INFRASTRUCTURA PENTRU TRANSPORTUL MULTIMODAL

#### *Articolul 27*

#### *Componente ale infrastructurii*

Terminalele de marfă sau platformele logistice îndeplinesc cel puțin unul din criteriile următoare:

- (a) volumul 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) în cazul în care, într-o regiune NUTS 2, nu există niciun terminal de marfă sau platformă logistică care să respecte dispozițiile de la litera (a), terminalul sau platforma în cauză constituie principalul terminal de marfă sau principala platformă logistică, desemnată de statul membru în cauză, conectată cel puțin la rețeaua rutieră și feroviară pentru regiunea NUTS 2 respectivă, sau, în cazul în care statul membru în cauză nu are un sistem feroviar, conectată numai la rețeaua rutieră.

## *Articolul 28*

### *Cerințe privind infrastructura de transport*

- (1) Statele membre se asigură, în mod echitabil și fără discriminare, că:
  - (a) modurile de transport sunt conectate la oricare din următoarele componente: terminale de marfă, gări de călători, porturi interioare, aeroporturi, porturi maritime, cu scopul de a permite transportul multimodal de călători și marfă;
  - (b) fără a aduce atingere dreptului Uniunii și dreptului intern aplicabil, terminalele de marfă și platformele logistice, porturile interioare și maritime, precum și aeroporturile care manipulează mărfuri sunt echipate astfel încât să permită furnizarea de fluxuri de informații în cadrul infrastructurii respective și între modurile de transport aflate de-a lungul lanțului logistic. Astfel de sisteme sunt capabile să permită îndeosebi transmiterea de informații în timp real cu privire la capacitatea de infrastructură disponibilă, la fluxurile de trafic și la poziționare, localizare și urmărire și asigură siguranța și securitatea pe întreg parcursul călătoriilor multimodale;
  - (c) fără a aduce atingere dreptului Uniunii și dreptului național aplicabil, traficul neîntrerupt de călători în cadrul rețelei globale este facilitat prin intermediul unor echipamente adecvate și prin disponibilitatea aplicațiilor telematice în gările feroviare, în autogări, în aeroporturi și, după caz, în porturile maritime și interioare.

- (2) Terminalele de marfă sunt echipate cu macarale, transportoare și alte dispozitive pentru deplasarea mărfurilor între diverse moduri de transport, precum și pentru poziționarea și depozitarea mărfurilor.

*Articolul 29*

*Priorități 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 prevăzute la articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:

- (a) asigurarea unei interconectări și integrări efective a infrastructurii rețelei globale, inclusiv prin infrastructură de acces, acolo unde este cazul, și prin terminale de marfă și platforme logistice;
- (b) înlăturarea principalelor bariere tehnice și administrative din calea transportului multimodal;
- (c) dezvoltarea bunei circulații a informațiilor între modurile de transport și facilitarea punerii la dispoziție a unor servicii multimodale și unimodale în cadrul sistemului transeuropean de transport.

## SECȚIUNEA 7

### DISPOZIȚII COMUNE

#### *Articolul 30*

#### *Noduri urbane*

Atunci când dezvoltă rețeaua globală în noduri urbane, statele membre vizează, în limitele fezabilității, să asigure:

- (a) pentru transportul de călători: interconectarea infrastructurilor feroviare, rutiere, aeriene și, după caz, de transport pe căi navigabile interioare, și maritime ale rețelei globale;
- (b) pentru transportul de marfă: interconectarea infrastructurilor feroviare, rutiere, aeriene și, după caz, de transport pe căi navigabile interioare și maritime ale rețelei globale;
- (c) conexiunea corespunzătoare între diferite gări feroviare, porturi sau aeroporturi ale rețelei globale în cadrul unui nod urban;
- (d) conexiunea directă între infrastructura rețelei globale și infrastructura de trafic local și regional și de livrare de mărfuri în zonele urbane, inclusiv consolidarea centrelor de logistică și de distribuție;

- (e) atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier, care poate include ocolirea zonelor urbane;
- (f) promovarea unei activități eficiente de livrare a mărfurilor în zonele urbane, cu un nivel redus de emisii de zgomot și de carbon.

### *Articolul 31*

#### *Aplicații telematice*

- (1) Aplicațiile telematice permit gestionarea 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 siguranței, securității și performanței de mediu și simplificarea procedurilor administrative. Aplicațiile telematice facilitează conexiunea directă dintre infrastructura rețelei globale și infrastructura de transport regional și local.
- (2) Aplicațiile telematice se implementează în toată Uniunea acolo unde este posibil, pentru a permite realizarea unui set de capacități de bază interoperabile în toate statele membre.

- (3) Aplicațiile telematice menționate la acest articol includ, pentru modurile de transport respective, în special următoarele:
- pentru căile ferate: ERTMS;
  - pentru căile navigabile interioare: SIF;
  - pentru transportul rutier: STI;
  - pentru transportul maritim: VTMS și serviciile maritime electronice, inclusiv servicii de interfață unică, cum ar fi interfața unică în domeniul maritim, sistemele portuare comunitare și sistemele relevante de informații ale vămilor;
  - pentru transportul aerian: sistemele de gestionare a traficului aerian, în special cele care rezultă din sistemul SESAR.

## *Articolul 32*

### *Serviciile de transport de marfă durabile*

Statele membre acordă o atenție deosebită proiectelor de interes comun care oferă servicii de transport de marfă eficiente care utilizează infrastructura rețelei globale și contribuie totodată la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și a altor efecte negative 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 prin intermediul autostrăzilor maritime, al aplicațiilor telematice și prin crearea infrastructurii auxiliare, necesare pentru realizarea în principal a obiectivelor privind mediul și siguranța ale acestor servicii, precum și prin instituirea de structuri de guvernare corespunzătoare;
- (c) facilitarea operațiunilor de servicii de transport multimodale, inclusiv a fluxurilor de informații aferente necesare, și îmbunătățirea cooperării dintre furnizorii de servicii de transport;
- (d) stimularea eficienței în materie de resurse și emisii de dioxid de carbon, în special în domeniul precum tracțiunea vehiculelor, condusul/propulsia, planificarea sistemelor și a operațiunilor;

- (e) analizarea și furnizarea de informații cu privire la caracteristicile și performanțele flotei, cerințele administrative și resursele umane;
- (f) îmbunătățirea legăturilor cu zonele cele mai vulnerabile și izolate din Uniune, în special cu regiunile ultraperiferice, insulare, izolate și de munte.

### *Articolul 33*

#### *Noile tehnologii și inovarea*

Pentru ca rețeaua globală să țină pasul cu evoluțiile și măsurile de implementare inovatoare de ordin tehnologic, se vizează în special:

- (a) sprijinirea și promovarea decarbonizării transporturilor, prin trecerea la tehnologii de transport inovatoare și durabile;
- (b) facilitarea decarbonizării tuturor modurilor de transport, prin stimularea eficienței energetice, introducerea unor sisteme alternative de propulsie, inclusiv a unor sisteme de alimentare cu energie, și furnizarea unei infrastructuri corespunzătoare. Aceste infrastructuri pot include rețele și alte instalații necesare alimentării cu energie, pot ține seama de interfața infrastructură-vehicul și pot îngloba aplicațiile telematice;
- (c) îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor și a transportului de mărfuri;

- (d) îmbunătățirea funcționării, gestionării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv prin sisteme de eliberare a legitimațiilor de transport multimodale și a coordonarea orarelor de călătorie;
- (e) promovarea unor modalități eficiente de furnizare, către toți cetățenii, a unor informații accesibile și inteligibile cu privire la interconexiuni, interoperabilitate și multimodalitate;
- (f) promovarea măsurilor de reducere a costurilor externe, precum congestionarea, daunele asupra sănătății și poluarea de orice fel, inclusiv zgomotul și emisiile;
- (g) introducerea tehnologiei în materie de securitate și a standardelor compatibile de identificare în cadrul rețelelor;
- (h) îmbunătățirea capacității de rezistență la schimbările climatice;
- (i) facilitarea realizării de noi progrese în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea aplicațiilor telematice în cadrul modurilor de transport și între acestea.

#### *Articolul 34*

#### *Infrastructură sigură și securizată*

Statele membre acordă atenția cuvenită pentru a se asigura că infrastructura de transport oferă condiții de siguranță și securitate pentru mișcările de călători și de marfă.

### *Articolul 35*

#### *Rezistența infrastructurii la schimbările climatice și la catastrofe ecologice*

La planificarea infrastructurii, statele membre acordă atenția cuvenită sporirii rezistenței la schimbările climatice și la catastrofele ecologice.

### *Articolul 36*

#### *Protecția mediului*

Evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor se efectuează în conformitate cu dreptul Uniunii în domeniul protecției mediului, inclusiv cu Directivele 92/43/CEE, 2000/60/CE, 2001/42/CE, 2009/147/CE și 2011/92/UE.

### *Articolul 37*

#### *Accesibilitate pentru toți utilizatorii*

Infrastructura de transport permite o mobilitate și o accesibilitate neîntreruptă pentru toți utilizatorii, în special pentru persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și călătorii cu handicap.

Proiectarea și construirea infrastructurii de transport respectă cerințele relevante prevăzute de dreptul Uniunii.

## **CAPITOLUL III**

### **REȚEAUA CENTRALĂ**

#### *Articolul 38*

#### *Identificarea rețelei centrale*

- (1) Rețeaua centrală, astfel cum este prevăzută în hărțile din anexa I, cuprinde acele părți ale rețelei globale care au cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua transeuropeană de transport și reflectă evoluția cererii de trafic și nevoia de transport multimodal. Rețeaua centrală contribuie în special la soluționarea aspectelor privind mobilitatea crescândă și la asigurarea unor standarde înalte de siguranță, contribuind totodată la dezvoltarea unui sistem de transport cu emisii reduse de carbon.
- (2) Rețeaua centrală este interconectată în noduri și asigură conexiuni între statele membre și cu rețelele infrastructurii de transport ale țărilor învecinate.
- (3) Fără a aduce atingere articolului 1 alineatul (4) și articolului 41 alineatele (2) și (3), statele membre adoptă măsuri adecvate pentru dezvoltarea rețelei centrale, în vederea respectării dispozițiilor din prezentul capitol până la 31 decembrie 2030.

În conformitate cu articolul 54, implementarea rețelei centrale se evaluează de către Comisie până la 31 decembrie 2023.

*Articolul 39*

*Cerințe de infrastructură*

- (1) Se ține seama de tehnologiile inovatoare, de aplicațiile telematice și de măsurile de reglementare și de guvernare pentru gestionarea infrastructurii, în vederea asigurării utilizării eficiente din punctul de vedere al resurselor a infrastructurii de transport atât în cazul transportului de călători, cât și al transportului de marfă, precum și în vederea furnizării unei capacități suficiente.
- (2) Infrastructura rețelei centrale îndeplinește toate cerințele prevăzute la capitolul II. Mai mult, infrastructura rețelei centrale îndeplinește și următoarele cerințe, fără a aduce atingere alineatului (3):
  - (a) pentru infrastructura de transport feroviar:
    - (i) electrificarea completă a firelor de cale ferată și, în măsura în care acest lucru este necesar pentru operațiunile trenurilor electrice, a liniilor secundare;
    - (ii) liniile aferente transportului de mărfuri din cadrul rețelei centrale, astfel cum sunt menționate în anexa I: o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 t, o viteză de croazieră de 100 km/h și posibilitatea de a exploata trenuri cu o lungime de 740 m;
    - (iii) implementarea deplină a ERTMS;

- (iv) ecartamentul nominal al căii pentru liniile feroviare noi: 1435 mm, cu excepția cazurilor în care noua linie este o extensie a unei rețele al cărei ecartament este diferit și care este detașată de principalele linii feroviare din Uniune.

Rețelele izolate sunt exceptate de la cerințele prevăzute la punctele (i) - (iii);

- (b) pentru infrastructura de transport pe căi navigabile interioare și de transport maritim:
  - disponibilitatea unor combustibili alternativi ecologici;
- (c) pentru infrastructura de transport rutier:
  - cerințele prevăzute la articolul 17 alineatul (3) litera (a) sau (b);
  - înființarea pe autostradă a unor zone de odihnă, la fiecare aproximativ 100 km, în conformitate cu necesitățile societății, ale pieței și cu cele privind mediul înconjurător, cu scopul, printre altele, de a oferi un spațiu de parcare corespunzător utilizatorilor de vehicule comerciale, în condiții corespunzătoare de siguranță și securitate;
  - disponibilitatea unor combustibili alternativi ecologici;
- (d) pentru infrastructura de transport aerian:
  - capacitatea de a pune la dispoziție combustibili alternativi ecologici.

- (3) Fără a aduce atingere Directivei 2008/57/CE, la solicitarea unui stat membru, în ceea ce privește infrastructura de transport feroviar, Comisia poate acorda derogări, în cazurile justificate în mod corespunzător, în ceea ce privește lungimea trenului, ERTMS, sarcina pe osie, electrificarea și viteza de croazieră.

La solicitarea unui stat membru, în ceea ce privește infrastructura de transport rutier, Comisia poate acorda derogări de la dispozițiile articolului 17 alineatul (3) litera (a) sau (b), în cazurile justificate în mod corespunzător, cu condiția să se asigure un nivel adecvat de siguranță.

Cazurile justificate în mod corespunzător menționate la prezentul alineat includ cazurile în care investițiile în infrastructură nu pot fi justificate în termeni de rentabilitate socioeconomică.

#### *Articolul 40*

##### *Dezvoltarea rețelei centrale*

Infrastructura de transport inclusă în rețeaua centrală se dezvoltă în conformitate cu dispozițiile corespunzătoare ale capitolului II.

## *Articolul 41*

### *Noduri ale rețelei centrale*

- (1) Nodurile rețelei centrale sunt prevăzute în anexa II și includ:
  - (a) noduri urbane, inclusiv porturile și aeroporturile aferente;
  - (b) porturi maritime și porturi ale căilor navigabile interioare;
  - (c) puncte de trecere a frontierei către țările învecinate;
  - (d) terminale feroviar-rutiere;
  - (e) aeroporturi pentru pasageri și de marfă.
- (2) Porturile maritime ale rețelei centrale indicate în partea 2 a anexei II se conectează la infrastructura de transport feroviar și rutier a rețelei transeuropene de transport și, acolo unde este posibil, la infrastructura de transport pe căi navigabile interioare până la 31 decembrie 2030, cu excepția cazurilor în care constrângeri de natură fizică împiedică asemenea conexiuni.
- (3) Principalele aeroporturi indicate în partea 2 a anexei II se conectează la infrastructura de transport feroviar și rutier a rețelei transeuropene de transport până la 31 decembrie 2050, cu excepția cazurilor în care constrângeri de natură fizică împiedică asemenea conexiuni. Ținând seama de prognoza cererii de trafic, aceste aeroporturi se integrează, ori de câte ori este posibil, în rețeaua feroviară de mare viteză.

# CAPITOLUL IV

## IMPLEMENTAREA REȚELEI CENTRALE

### PRIN INTERMEDIUL CORIDOARELOR REȚELEI CENTRALE

#### *Articolul 42*

##### *Instrumentul reprezentat de coridoarele rețelei centrale*

- (1) Coridoarele rețelei centrale reprezintă un instrument care facilitează implementarea coordonată a rețelei centrale. Pentru a conduce la un transport multimodal eficace din punctul de vedere al resurselor, contribuind astfel la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite, coridoarele rețelei centrale se axează pe:
  - (a) integrarea modală
  - (b) interoperabilitate, și
  - (c) dezvoltarea coordonată a infrastructurii, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere și al blocajelor.
  
- (2) Coridoarele rețelei centrale permit statelor membre să ajungă la o abordare coordonată și sincronizată cu privire la investițiile în infrastructură, astfel încât capacitățile să poată fi gestionate în cel mai eficient mod posibil. Coridoarele rețelei centrale sprijină implementarea la scară globală a unor sisteme interoperabile de gestionare a traficului și, dacă este cazul, utilizarea inovației și a noilor tehnologii.

### *Articolul 43*

#### *Definirea coridoarelor rețelei centrale*

- (1) Coridoarele rețelei centrale acoperă cele mai importante fluxuri pe distanțe lungi din cadrul rețelei centrale și vizează în special îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere din interiorul Uniunii.
- (2) Coridoarele rețelei centrale sunt multimodale și permit includerea tuturor modurilor de transport care intră sub incidența prezentului regulament. Acestea traversează cel puțin două frontiere și implică, dacă este posibil, cel puțin trei moduri de transport, inclusiv, dacă este cazul, autostrăzile maritime.

### *Articolul 44*

#### *Lista coridoarelor rețelei centrale*

- (1) Lista coridoarelor rețelei centrale este prevăzută în partea I din anexa la Regulamentul (UE) nr. .../2013<sup>\*</sup>. Statele membre participă, astfel cum se prevede în prezentul capitol, la coridoarele rețelei centrale respective.
- (2) Comisia pune la dispoziție hărți orientative schematice ale coridoarelor rețelei centrale într-un format ușor accesibil publicului.

---

<sup>\*</sup> JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul PE-CONS 76/13.

## *Articolul 45*

### *Coordonarea coridoarelor rețelei centrale*

- (1) Pentru a facilita punerea în aplicare coordonată a coridoarelor rețelei centrale, a ERTMS și a autostrăzilor maritime, Comisia, cu acordul statelor membre în cauză și după consultarea Parlamentului European și a Consiliului, desemnează unul sau mai mulți „coordonatori europeni”.
- (2) Coordonatorul european se desemnează, în special, pe baza cunoștințelor sale referitoare la aspectele legate de transporturi și de finanțarea și/sau evaluarea socioeconomică și de mediu a proiectelor majore, precum și pe baza experienței sale în domeniul instituțiilor europene.
- (3) Decizia prin care Comisia desemnează coordonatorul european precizează modul în care se vor duce la îndeplinire sarcinile menționate la alineatul (5).
- (4) Coordonatorul european acționează în numele și din partea Comisiei, iar aceasta din urmă pune la dispoziție asistența de secretariat necesară. Misiunea coordonatorului european se referă la un singur coridor al rețelei centrale sau la implementarea ERTMS sau, respectiv, a autostrăzilor maritime.

- (5) Coordonatorul european:
- (a) sprijină implementarea coordonată a coridorului rețelei centrale vizat și, în special, punerea în aplicare în timp util a planului de acțiune privind coridorul rețelei centrale respectiv;
  - (b) stabilește planul de acțiune cu privire la coridor, împreună cu statele membre, și monitorizează implementarea acestuia;
  - (c) se consultă cu Forumul privind coridoarele cu privire la planul respectiv și la punerea în aplicare a acestuia;
  - (d) prezintă rapoarte statelor membre, Comisiei și, după caz, tuturor celorlalte entități direct implicate în dezvoltarea coridorului rețelei centrale cu privire la orice dificultate întâmpinată și, în special în cazul în care dezvoltarea unui coridor este obstrucționată, pentru a ajuta la găsirea soluțiilor adecvate;
  - (e) întocmește un raport anual adresat Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și statelor membre în cauză privind progresele înregistrate în implementarea coridorului rețelei centrale;
  - (f) examinează cererea de servicii de transport, posibilitățile de finanțare și de subvenționare a investițiilor, măsurile care trebuie luate și condițiile care trebuie îndeplinite pentru a facilita accesul la acest tip de finanțare sau de subvenționare și face recomandările corespunzătoare.

- (6) Coordonatorul european poate, împreună cu statele membre în cauză, să consulte autoritățile regionale și locale, operatorii de transport, utilizatorii transporturilor și reprezentanții societății civile în legătură cu planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia.
- (7) Statele membre în cauză cooperează cu coordonatorul european și îi comunică acestuia informațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol, inclusiv informații privind dezvoltarea coridoarelor din cadrul oricărui plan național de infrastructură relevant.
- (8) Fără a aduce atingere dreptului Uniunii și dreptului intern, Comisia poate solicita avizul coordonatorului european în procesul de examinare a cererilor de finanțare de către Uniune a coridoarelor rețelei centrale care i-au fost încredințate coordonatorului european, pentru a asigura coerența și realizarea de progrese în cazul fiecărui coridor.
- (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, în acord cu statele membre în cauză. Desemnarea înlocuitorului se realizează în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (1).

*Articolul 46*

*Guvernanța coridoarelor rețelei centrale*

- (1) Pentru fiecare coridor al rețelei centrale, coordonatorul european competent este asistat, la îndeplinirea sarcinilor sale privind planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia, de un secretariat și de un forum consultativ (Forumul privind coridoarele). Forumul privind coridoarele este instituit și prezidat de către coordonatorul european, în acord cu statele membre în cauză. Statele membre în cauză convin asupra componenței Forumului privind coridoarele pentru partea lor din coridorul rețelei centrale.
- (2) Cu acordul statelor membre în cauză, coordonatorul poate înființa și prezida grupuri de lucru privind coridorul, care se axează pe:
  - (a) integrarea modală
  - (b) interoperabilitate;
  - (c) dezvoltarea coordonată a infrastructurii în cazul tronsoanelor transfrontaliere.

*Articolul 47*  
*Planul de acțiune*

- (1) Fiecare coordonator european transmite statelor membre în cauză un plan de acțiune în care se analizează dezvoltarea coridorului în termen de ...<sup>\*</sup>. După aprobarea de către statele membre în cauză, planul de acțiune se transmite, cu titlu informativ, Parlamentului European, Consiliului și Comisiei.

Planul de acțiune include în special descrierea caracteristicilor, a tronsoanelor transfrontaliere și a obiectivelor coridorului rețelei centrale, folosind obiectivele și prioritățile prevăzute la articolele 4 și 10. Planul de acțiune include analiza următoarelor elemente:

- (a) implementarea sistemelor interoperabile de gestionare a traficului;
- (b) un plan pentru eliminarea barierelor fizice, tehnice, operaționale și administrative dintre modurile de transport și din interiorul acestora și pentru dezvoltarea de servicii eficiente de transport multimodal;
- (c) după caz, măsuri de îmbunătățire a capacității administrative și tehnice de a concepe, planifica, proiecta, achiziționa, pune în aplicare și monitoriza proiecte de interes comun;

---

<sup>\*</sup> JO: a se introduce data: un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

- (d) eventualele efecte ale schimbărilor climatice asupra infrastructurii și, după caz, propuneri de măsuri vizând sporirea rezistenței la schimbările climatice;
- (e) măsurile care trebuie luate pentru a atenua emisiile de gaze cu efect de seră, zgomotul și, după caz, alte efecte negative asupra mediului.

Planul de acțiune include detalii referitoare la procesele de consultare publică care vin în sprijinul elaborării planului de acțiune și al punerii în aplicare a acestuia.

Planul de acțiune cuprinde, de asemenea, o analiză a investițiilor necesare, inclusiv:

- lista proiectelor de extindere, reînnoire sau reinstalare a infrastructurilor de transport menționate la articolul 2 alineatul (2), pentru fiecare mod de transport implicat în coridorul rețelei centrale;
- diversele surse, luate în considerare împreună cu statele membre în cauză, pentru finanțarea și subvenționarea la nivel internațional, național, regional, local și la nivelul Uniunii, inclusiv, ori de câte ori este posibil, sistemele de finanțare încrucișată alocate, precum și capitalul privat, împreună cu valoarea angajamentelor deja efectuate și, după caz, o trimitere la contribuția Uniunii avută în vedere în temeiul programelor financiare ale Uniunii.

- (2) Sub rezerva articolului 1 alineatul (4) și a articolului 54 și în urma aprobării de către statele membre în cauză, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare cu privire la dimensiunea transfrontalieră și la dimensiunea orizontală ale planurilor de acțiune privind coridoarele rețelei centrale.

După adoptarea actelor de punere în aplicare, Comisia le adaptează, în urma aprobării de către statele membre în cauză, pentru a ține seama de progresele realizate, de întârzierile înregistrate sau de programele naționale actualizate.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 52 alineatul (2).

- (3) Coordonatorul european sprijină statele membre în punerea în aplicare a planului de acțiune, în special în ceea ce privește:
- (a) planificarea investițiilor, costurile aferente și calendarul de implementare, estimate ca fiind necesare pentru implementarea coridoarelor rețelei centrale;
  - (b) definirea măsurilor care vizează promovarea introducerii de noi tehnologii în materie de gestionare a traficului și a capacităților și, după caz, reducerea costurilor externe, în special a costurilor asociate emisiilor de gaze cu efect de seră și zgomotului.

*Articolul 48*

*Cooperarea cu coridoarele de transport feroviar de marfă*

- (1) În vederea evitării oricărei dublări a activității, se asigură o coordonare adecvată între coridoarele rețelei centrale și coridoarele de transport feroviar de marfă, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) nr. 913/2010, în special atunci când se stabilește planul de acțiune sau se înființează grupuri de lucru.
- (2) Dispozițiile prezentului capitol nu aduc atingere structurilor de guvernare prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 913/2010.

**CAPITOLUL V**  
**DISPOZIȚII COMUNE**

*Articolul 49*

*Actualizare și raportare*

- (1) Statele membre transmit Comisiei în mod periodic, cuprinzător și transparent informații cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a proiectelor și la investițiile realizate în acest scop. Informațiile includ datele anuale transmise pe cât posibil prin sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec). Printre acestea se numără toate datele relevante privind proiectele de interes comun care primesc finanțare din partea Uniunii.

Comisia asigură faptul că TENtec poate fi accesat în mod public și cu ușurință și că 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.

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

Comisia pune la dispoziție informații referitoare la asistența financiară oferită în temeiul dreptului Uniunii, inclusiv prin intermediul Fondului de coeziune, al Fondului european de dezvoltare regională și al programului Orizont 2020 și sub forma împrumuturilor și a instrumentelor de finanțare instituite de Banca Europeană de Investiții.

- (2) Statele membre pun la dispoziția Comisiei rezumatele planurilor și ale programelor naționale pe care le elaborează în vederea dezvoltării rețelei transeuropene de transport. Odată ce planurile și programele naționale sunt adoptate, statele membre le trimit Comisiei, spre informare.

- (3) La fiecare doi ani, cu începere de la ...\*, Comisia publică un raport privind progresele înregistrate în punerea sa în aplicare, care se înaintează, cu titlu informativ, Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor. Raportul vizează utilizarea diverselor forme de asistență financiară menționate la alineatul (1), pentru diversele moduri de transport și alte elemente ale rețelei centrale și ale celei globale din fiecare stat membru.

De asemenea, raportul analizează dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Acesta prezintă totodată coordonarea de către Comisie a tuturor formelor de asistență financiară pentru a asigura o aplicare coerentă a orientărilor conform obiectivelor și priorităților acestora.

- (4) Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 53 din prezentul regulament referitoare la adaptarea anexelor I și II, astfel încât acestea să țină seama de posibilele schimbări datorate pragurilor cantitative prevăzute la articolele 14, 20, 24 și 27 din prezentul regulament. Atunci când adaptează anexele, Comisia:

- (a) include platformele logistice, terminalele de marfă, terminalele feroviar-rutiere, porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor doi ani depășește pragul relevant;

---

\* JO: a se introduce data intrării în vigoare a prezentului regulament.

- (b) exclude platformele logistice, terminalele de marfă, terminalele feroviar-rutiere, porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor șase ani este inferior pragului relevant;
- (c) ajustează 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 de autorizare a proiectului relevantă.

Ajustările prevăzute la literele (a) și (b) se bazează pe cele mai recente date statistice disponibile publicate de Eurostat și, dacă statisticile nu sunt disponibile, pe datele publicate de către oficiile naționale de statistică ale statelor membre. Ajustările prevăzute la litera (c) se bazează pe informațiile furnizate de statul membru în cauză, în conformitate cu alineatul (1).

- (5) Proiectele de interes comun referitoare la infrastructura nou-inclusă printr-un act delegat în rețeaua transeuropeană de transport sunt eligibile în sensul articolului 7 alineatul (5) începând cu data intrării în vigoare a respectivelor acte delegate adoptate conform alineatului (4) al prezentului articol.

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 (4) al prezentului articol. Încheierea perioadei de eligibilitate nu afectează deciziile de finanțare sau de subvenționare luate de Comisie înainte de acea dată.

- (6) Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 53 din prezentul regulament în ceea ce privește adaptarea anexei III pentru a include sau a adapta hărțile orientative ale țărilor învecinate, pe baza acordurilor la nivel înalt privind rețelele infrastructurilor de transport încheiate între Uniune și țările învecinate în cauză.

#### *Articolul 50*

##### *Angajamentul cu părțile interesate publice și private*

- (1) Proiectele de interes comun vizează toate părțile direct interesate. Acestea pot fi entități altele decât statele membre, care pot include autoritățile regionale și locale, administratorii și utilizatorii infrastructurilor, precum și sectorul industrial și societatea civilă.
- (2) Procedurile naționale referitoare la autoritățile regionale și locale, precum și la societatea civilă afectată 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.

- (3) Părțile interesate menționate la alineatul (1) pot utiliza, în limitele competenței lor, pe lângă mecanismul Conectarea Europei și Fondul de coeziune, alte programe europene specifice, în special programele care sprijină dezvoltarea regională, cooperarea teritorială europeană, cercetarea și inovarea sau programul pentru mediu și politici climatice. Părțile interesate respective pot astfel să contribuie la atingerea obiectivelor prezentului regulament și, în plus, să consolideze:
- (a) dezvoltarea mobilității regionale, promovând astfel accesul tuturor regiunilor din Uniune la rețeaua transeuropeană de transport;
  - (b) promovarea proiectelor transfrontaliere;
  - (c) integrarea nodurilor urbane în rețeaua transeuropeană de transport (inclusiv promovarea mobilității urbane durabile);
  - (d) promovarea soluțiilor de transport durabil, precum accesibilitatea sporită prin intermediul transportului public, aplicațiile telematice, terminalele intermodale/lanțurile de transport multimodal, soluțiile de transport cu emisii scăzute de dioxid de carbon și alte soluții inovatoare, precum și îmbunătățirea mediului;
  - (e) îmbunătățirea cooperării dintre diferitele părți interesate.

*Articolul 51*  
*Principiile fundamentale*  
*ale evaluării analizei de rentabilitate socioeconomică*  
*și a valorii adăugate europene*

Pe baza obiectivelor enunțate la articolul 4, Comisia publică principiile fundamentale pe care le utilizează la evaluarea analizei de rentabilitate socioeconomică și a celei privind valoarea adăugată europeană în legătură cu proiectele de interes comun pentru care se solicită finanțare din partea Uniunii.

*Articolul 52*  
*Comitetul*

- (1) Comisia este sprijinită de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) 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 53

### Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 49 alineatele (4) și (6) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la ...<sup>\*</sup>. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul 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 opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 49 alineatele (4) și (6) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare 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.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

---

<sup>\*</sup> JO: a se introduce data intrării în vigoare a prezentului regulament.

- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 49 alineatele (4) și (6) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

#### *Articolul 54*

##### *Examinare*

- (1) Până la 31 decembrie 2023, Comisia efectuează, după consultarea în mod corespunzător a statelor membre și cu ajutorul coordonatorilor europeni, o examinare a implementării rețelei centrale, evaluând:
- (a) respectarea dispozițiilor prevăzute în prezentul 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, printre altele, de impactul evoluției caracteristicilor traficului și de evoluțiile relevante cu privire la planurile de investiții în infrastructuri.

În plus față de efectuarea acestei examinări, Comisia, în cooperare cu statele membre, analizează dacă este necesar să se includă tronsoane noi în rețeaua centrală, precum anumite proiecte prioritare transfrontaliere anterioare enumerate în Decizia nr. 661/2010/UE. Comisia prezintă o propunere legislativă, dacă este cazul.

- (2) Atunci când efectuează această examinare, Comisia evaluează dacă rețeaua centrală, astfel cum este prevăzută în prezentul regulament, se conformează dispozițiilor capitolului III până în 2030, 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 ar trebui modificată, pentru a ține seama de evoluțiile în ceea ce privește fluxurile de transport și de planificarea investițiilor naționale. Dacă este necesar, Comisia poate prezenta o propunere de modificare a prezentului regulament.

Pentru respectiva propunere, Comisia poate specifica, de asemenea, data finalizării rețelei globale, astfel cum este stabilită la articolul 9 alineatul (2).

### *Articolul 55*

#### *Autoritatea unică de contact*

Statele membre pot desemna o autoritate unică de contact responsabilă cu facilitarea și coordonarea procesului de autorizare a proiectelor de interes comun, în special a proiectelor transfrontaliere, în conformitate cu dreptul relevant al Uniunii.

### *Articolul 56*

#### *Întârziere în finalizarea rețelei centrale*

În caz de întârziere semnificativă în ceea ce privește demararea sau finalizarea lucrărilor privind rețeaua centrală, Comisia poate solicita statelor membre în cauză să prezinte motivele acestei întârzieri. Statele membre pun la dispoziție aceste motive în termen de trei luni. Pe baza răspunsului dat, Comisia consultă statele membre în cauză în vederea soluționării problemei care a cauzat această întârziere.

### *Articolul 57*

#### *Derogări*

Dispozițiile referitoare la liniile feroviare și în special la orice cerință privind conectarea aeroporturilor și a porturilor la liniile feroviare nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriul lor nu există niciun sistem feroviar.

## *Articolul 58*

### *Dispoziții tranzitorii*

- (1) Deciziile de finanțare adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>, pe baza Deciziei nr. 661/2010/UE, care sunt în curs de punere în aplicare în momentul intrării în vigoare a prezentului regulament, continuă să facă obiectul Deciziei nr. 661/2010/UE în versiunea în vigoare la ...\*.
- (2) Trimiterile la „proiectele prioritare” astfel cum sunt menționate în anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE se interpretează ca fiind trimiteri la „rețeaua centrală”, astfel cum este definită în prezentul regulament.

## *Articolul 59*

### *Abrogare*

Fără a aduce atingere articolului 58 din prezentul regulament și articolului 7 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (UE) nr. .../2013\*\*, Decizia nr. 661/2010/UE se abrogă.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice, (JO L 162, 22.6.2007, p.1).

\* JO: a se introduce data: o zi înaintea datei intrării în vigoare a prezentului regulament.

\*\* JO: a se introduce numărul regulamentului din documentul PE-CONS 76/13.

*Articolul 60*  
*Intrarea în vigoare*

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei 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*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*