



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

Bruxelles, 23 mai 2024
(OR. en)

2021/0420(COD)

PE-CONS 56/24

TRANS 121
CODEC 632

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect: REGULAMENTUL AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL
CONSILIULUI privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei
transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului (UE)
2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a
Regulamentului (UE) nr. 1315/2013

REGULAMENTUL (UE) 2024/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din ...

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară³,

¹ JO C 290, 29.7.2022, p. 120.

² JO C 498, 30.12.2022, p. 68.

³ Poziția Parlamentului European din 24 aprilie 2024 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din

întrucât:

- (1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 intitulată „Pactul verde european” stabilește un obiectiv de neutralitate climatică care trebuie atins de Uniune până în 2050, precum și un obiectiv clar de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030, în comparație cu nivelurile din 1990. Acestea sunt stabilite ca obiectiv în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului⁴.
- (2) Emisiile din sectorul transporturilor reprezintă aproximativ 25 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii, iar aceste emisii au crescut în ultimii ani. Prin urmare, Pactul verde european prevede o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, astfel încât Uniunea să devină o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050, acționând totodată în direcția obiectivului ambițios de reducere la zero a poluării, după cum se arată în Comunicarea Comisiei din 12 mai 2021 intitulată „Calea către o planetă sănătoasă pentru toți – Planul de acțiune al UE privind reducerea la zero a poluării apei, aerului și solului”.

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

- (3) Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” („Comunicarea Comisiei privind Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă”) stabilește etape principale care au scopul de a ghida sistemul european de transport către realizarea obiectivelor privind o mobilitate sustenabilă, inteligentă și rezilientă. Aceasta prevede că traficul feroviar de marfă ar trebui să își crească cota de piață cu 50 % până în 2030 și să se dubleze până în 2050, că transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte ar trebui să își crească cota de piață cu 25 % până în 2030 și cu 50 % până în 2050 și că traficul pe calea ferată de mare viteză ar trebui să se dubleze până în 2030 și să se tripleze până în 2050. De asemenea, cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero și 80 000 de camioane cu emisii zero ar trebui să fie în funcțiune pe căile rutiere ale Uniunii până în 2030 și aproape toate autoturismele, camionetele, autobuzele și vehiculele grele noi ar trebui să aibă emisii zero până în 2050. În plus, călătoriile colective programate pe o distanță de sub 500 de km ar trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul Uniunii, iar până în 2030 ar trebui să existe cel puțin 100 de orașe neutre din punct de vedere climatic în Europa.
- (4) Realizarea rețelei transeuropene de transport creează condițiile favorizante în ceea ce privește baza infrastructurii care permit ca toate modurile de transport să devină mai durabile, mai accesibile ca preț și mai incluzive, ca alternativele durabile să fie puse la dispoziție pe scară largă în cadrul unui sistem de transport multimodal și să fie create stimulentele adecvate pentru a impulsiona tranziția, în special prin asigurarea unei tranziții echitabile, în conformitate cu obiectivele prezentate în Recomandarea Consiliului din 16 iunie 2022 privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică⁵.

⁵ JO C 243, 27.6.2022, p. 35.

- (5) Planificarea, dezvoltarea și exploatarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să permită forme de transport durabile, să ofere soluții de transport multimodale și interoperabile îmbunătățite și o integrare intermodală sporită a întregului lanț logistic, contribuind astfel la buna funcționare a pieței interne prin crearea arterelor necesare pentru fluidizarea fluxurilor de transport de pasageri și de marfă în întreaga Uniune și prin stabilirea unor conexiuni de transport fluide cu țările învecinate. În plus, rețeaua ar trebui să urmărească să consolideze coeziunea economică, socială și teritorială prin asigurarea accesibilității și a conectivității tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv o mai bună conectivitate a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și muntoase, precum și a zonelor slab populate. Dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ar trebui, de asemenea, să permită o mobilitate neîntreruptă, sigură și durabilă a mărfurilor și a persoanelor în întreaga lor diversitate și să contribuie la impulsarea creșterii economice și a competitivității din perspectivă mondială, prin instituirea interconexiunilor și a interoperabilității între rețelele de transport naționale într-un mod durabil și eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor.
- (6) Creșterea traficului a dus la creșterea gradului de congestionare în transportul internațional. Pentru a asigura mobilitatea internațională a mărfurilor și a pasagerilor, capacitatea rețelei transeuropene de transport și utilizarea acestei capacități ar trebui optimizate și, dacă este cazul, extinse prin eliminarea blocajelor care țin de infrastructură și prin completarea legăturilor lipsă din infrastructură în interiorul statelor membre și între acestea și, după caz, țările învecinate, ținând seama totodată de negocierile în curs cu țările candidate și potențial candidate.

- (7) Rețeaua transeuropeană de transport este alcătuită în mare măsură din infrastructura deja existentă. Pentru a îndeplini în totalitate obiectivele noii politici privind rețeaua transeuropeană de transport, ar trebui instituite o serie de cerințe uniforme în materie de infrastructură.
- (8) Proiectele de interes comun ar trebui să contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin întreținerea și modernizarea infrastructurilor existente și prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a acestora din punctul de vedere al resurselor și a rezilienței. Proiectele de interes comun ar trebui să aibă o valoare adăugată europeană demonstrată. Aceste proiecte ar trebui, de asemenea, să fie viabile din punct de vedere economic. Ar trebui, cel puțin, ca proiectele din zonele slab populate sau proiectele care sunt esențiale pentru dubla utilizare a infrastructurii, a căror viabilitate economică ar putea fi greu de demonstrat deoarece s-ar putea considera că beneficiile în materie de coeziune socială și teritorială sunt mai importante, să aibă o contribuție pozitivă la dezvoltarea rețelei, pe baza unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, ținând seama de caracteristicile și de constrângerile specifice ale zonei respective.
- (9) La implementarea proiectelor de interes comun, ar trebui să se acorde atenția cuvenită circumstanțelor specifice ale fiecărui proiect în cauză. În măsura posibilului, ar trebui exploatate sinergiile cu alte politici, de exemplu cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații sau cu infrastructura cu dublă utilizare în scop miliar, precum și cu aspectele legate de turism, prin includerea în cadrul structurilor de inginerie civilă, cum ar fi podurile sau tunelurile, a unor infrastructuri pentru piste pentru biciclete, incluzând rutele EuroVelo, sau cu aspecte legate de securitate, prin includerea de noi tehnologii, cum ar fi senzorii în poduri.

- (10) Pentru a crea o infrastructură de transport eficientă, rezilientă și de înaltă calitate la nivelul tuturor modurilor de transport, dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să țină seama de securitatea și siguranța circulației pasagerilor și a mărfurilor, de contribuția la schimbările climatice și de impactul schimbărilor climatice și al eventualelor pericole naturale sau dezastre provocate de om asupra infrastructurii și accesibilității pentru toți utilizatorii transporturilor, în special în regiunile care sunt deosebit de afectate de efectele negative ale schimbărilor climatice.
- (11) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să contribuie la îmbunătățirea calității serviciilor, a condițiilor sociale pentru lucrătorii din transporturi și a accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și pentru alte persoane aflate în situații de vulnerabilitate, precum și la prevenirea și atenuarea sărăciei în materie de transporturi. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită dimensiunii de gen pentru a se asigura accesul egal la servicii și infrastructură.
- (12) La planificarea infrastructurii, statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să acorde atenția cuvenită evaluărilor riscurilor și măsurilor de adaptare care vizează îmbunătățirea rezilienței, de exemplu, la schimbările climatice, la pericolele naturale sau la dezastrele provocate de om. Prin oferirea de stimulente suplimentare pentru dezvoltarea unor forme durabile de transport și prin punerea în aplicare a unor standarde înalte pentru o infrastructură de transport verde, realizarea rețelei transeuropene de transport va veni în sprijinul principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ”, în sensul articolului 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului privind taxonomia⁶.

⁶ Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088 (JO L 198, 22.6.2020, p. 13).

- (13) Având în vedere evoluția necesităților în materie de infrastructură și obiectivele de decarbonizare ale Uniunii, precum și concluziile Consiliului European din iulie 2020, potrivit cărora cheltuielile Uniunii ar trebui să fie în concordanță cu obiectivele Acordului de la Paris și cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ”, proiectele de interes comun ar trebui să fie evaluate pentru a se asigura că politica privind rețeaua transeuropeană de transport este coerentă cu obiectivele politicii Uniunii în domeniul transporturilor, al mediului și al climei. Statele membre și ceilalți inițiatori de proiecte ar trebui să efectueze evaluări de mediu ale planurilor și proiectelor, care ar trebui să includă, în cazul proiectelor pentru care procesul de achiziții publice cu privire la o evaluare a impactului asupra mediului nu a fost încă inițiat până la data intrării în vigoare a prezentului regulament, evaluarea potrivit principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ”, pe baza celor mai recente orientări și bune practici disponibile.

- (14) Proiectele de infrastructură care fac obiectul prezentului regulament ar trebui să fie reziliente la potențialul impact negativ al schimbărilor climatice prin intermediul unei evaluări a vulnerabilității și a riscurilor climatice, inclusiv prin măsuri de adaptare relevante. Proiectele pentru care trebuie efectuată o evaluare a impactului asupra mediului ar trebui să integreze imunizarea la schimbările climatice și să integreze, în analiza cost-beneficiu, costurile emisiilor de gaze cu efect de seră și efectele pozitive ale măsurilor de atenuare a schimbărilor climatice. Imunizarea la schimbările climatice ar trebui realizată pe baza celor mai recente bune practici și orientări disponibile. Acest lucru contribuie la integrarea în deciziile de investiții și de planificare din cadrul bugetului Uniunii a riscurilor legate de schimbările climatice și a evaluărilor vulnerabilității la schimbările climatice și a adaptării la acestea. Fără a aduce atingere altor acte juridice ale UE, în special actelor de punere în aplicare privind condițiile de alocare a unui sprijin financiar din partea Uniunii pentru proiectele de interes comun în temeiul Regulamentului (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului⁷, obligația de a efectua imunizarea la schimbările climatice ar trebui să se aplice numai în cazul proiectelor pentru care procesul de achiziții publice cu privire la evaluarea impactului asupra mediului nu a fost încă inițiat până la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- (15) Statele membre și ceilalți inițiatori de proiecte ar trebui să desfășoare evaluări de mediu în ceea ce privește planurile și proiectele în conformitate cu legislația relevantă, cu scopul de a evita sau, dacă evitarea nu este posibilă, de a atenua sau de a compensa efectele negative asupra mediului, cum ar fi fragmentarea peisajelor, etanșeizarea solurilor și poluarea aerului și a apei, precum și zgometul, și de a proteja biodiversitatea în mod eficace.

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

- (16) Interesele autorităților regionale și locale, precum și cele ale publicului vizat de un proiect de interes comun ar trebui luate în considerare în mod adecvat în etapele de planificare și de construcție a proiectelor.
- (17) Definirea rețelei transeuropene de transport ar trebui să se bazeze pe o metodologie comună și transparentă și să reprezinte cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul Uniunii. Rețeaua ar trebui să fie multimodală, cu alte cuvinte să includă toate modurile de transport și conexiunile aferente, precum și sistemele relevante de gestionare a traficului și a informațiilor referitoare la călătorie.
- (18) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui dezvoltată progresiv, în trei etape, cu scopul general de a realiza o rețea multimodală și interoperabilă la nivel european, la standarde înalte de calitate, respectând în același timp obiectivele globale ale Uniunii în materie de neutralitate climatică și de mediu: finalizarea unei rețele centrale până în 2030, a unei rețele centrale extinse până în 2040 și unei rețele globale până în 2050, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.
- (19) Pe lângă termenele care au fost deja introduse prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁸, și anume 2030 și 2050, ar trebui adăugat un termen intermediar, și anume 2040, pentru punerea în conformitate a rețelei cu prezentul regulament în ceea ce privește rețeaua centrală extinsă care face parte din coridoarele europene de transport. Același termen intermediar ar trebui să se aplice și noilor standarde privind rețeaua centrală, care au fost introduse în plus față de cerințele din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, pentru a permite efectuarea investițiilor necesare în timp util.

⁸ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

- (20) Infrastructura de transport funcționează ca o rețea și, prin urmare, lipsa de conformitate sau de operabilitate a unui mic segment poate afecta eficiența și competitivitatea întregului sistem și poate împiedica valorificarea pe deplin a beneficiilor rețelei.
- (21) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să fie o rețea de transport cu caracter paneuropean, care să asigure accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și muntoase, precum și a zonelor slab populate, și să consolideze coeziunea socială, economică și teritorială dintre acestea. Cerințele privind infrastructura rețelei transeuropene de transport ar trebui stabilite pentru a promova dezvoltarea unei rețele de înaltă calitate în întreaga Uniune.
- (22) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să fie suficient de bine echipată cu infrastructură pentru combustibili alternativi, în conformitate cu termenele stabilite în Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului⁹, astfel încât să poată sprijini în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero și cu emisii scăzute.
- (23) Pe lângă rețeaua centrală, ar trebui definită o rețea centrală extinsă pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei globale care fac parte din coridoarele europene de transport.

⁹ Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (JO L 234, 22.9.2023, p. 1).

- (24) Rețeaua centrală a fost identificată pe baza unei metodologii obiective de planificare. Prin intermediul acestei metodologii s-au identificat cele mai importante noduri urbane, porturi și aeroporturi, precum și puncte de trecere a frontierei. Ori de câte ori este posibil, aceste noduri trebuie conectate prin calea ferată sau prin căi rutiere, ori prin ambele moduri, la rețeaua transeuropeană de transport, cu condiția ca acest lucru să fie viabil din punct de vedere economic și fezabil. Metodologia a asigurat interconectarea tuturor statelor membre și integrarea principalelor insule în rețeaua centrală.
- (25) Rețeaua centrală, având ca termen anul 2030, și rețeaua centrală extinsă, având ca termen anul 2040, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament, ar trebui să constituie baza rețelei de transport multimodale durabile, reprezentând nodurile și legăturile cele mai importante din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu nevoile de trafic. Ele ar trebui să stimuleze dezvoltarea întregii rețele globale și să permită ca măsurile luate de Uniune să se concentreze asupra componentelor rețelei transeuropene de transport cu cea mai mare valoare adăugată europeană, în special tronsoanele transfrontaliere, legăturile lipsă, punctele de conexiune multimodale și blocajele majore.
- (26) Anumite standarde existente ale rețelei centrale ar trebui extinse la rețeaua centrală extinsă și la rețeaua globală, pentru a beneficia pe deplin de avantajele rețelei, pentru a spori interoperabilitatea între tipurile de rețea și pentru a permite o activitate sporită a formelor de transport mai durabile, inclusiv printr-o mai mare digitalizare și prin alte soluții tehnologice.

- (27) Derogările de la cerințele în materie de infrastructură aplicabile rețelei centrale, rețelei centrale extinse și rețelei globale ar trebui să fie posibile numai în cazuri justificate în mod corespunzător și sub rezerva anumitor condiții. Acestea ar trebui să includă cazurile în care investițiile nu pot fi justificate sau în care există constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică, de exemplu în regiunile ultraperiferice și în alte regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase sau în zonele slab populate, ori în zonele dens populate, sau cazurile în care există un impact negativ semnificativ asupra mediului sau a biodiversității. Atunci când evaluează cererile de derogare ale statelor membre, Comisia ar trebui să țină seama în mod corespunzător de posibilul impact asupra interoperabilității și continuității rețelei, precum și de impactul lor asupra tronsoanelor conectate din statele membre învecinate.
- (28) O rețea feroviară a unui stat membru sau o parte a acesteia, cu un tip de ecartament diferit de ecartamentul nominal standard de 1 435 mm al liniilor din Europa („rețea izolată” în sensul prezentului regulament) nu ar trebui să facă obiectul anumitor standarde și cerințe prevăzute în prezentul regulament, întrucât acest lucru nu s-ar justifica din punctul de vedere al raportului cost-beneficiu economic date fiind elementele specifice ale rețelelor izolate. Astfel de elemente specifice decurg din separarea rețelelor izolate de alte rețele cu ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. În plus, chiar dacă statele membre ar trebui să depună toate eforturile posibile pentru a permite alocarea pe întreaga rețea a unui număr minim de trase pentru trenurile de marfă cu o lungime de cel puțin 740 de metri, ele pot, atunci când evaluează astfel de eforturi, să țină seama de caracteristicile specifice ale rețelelor izolate și de provocările specifice pe care le presupun acestea, precum și de faptul că, în cadrul acestor rețele, o astfel de alocare nu s-ar justifica întotdeauna din punct de vedere socioeconomic.

- (29) Rețeaua de infrastructură terestră, creată prin rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, ar trebui să se integreze în dimensiunea maritimă a rețelei transeuropene de transport. În acest scop, ar trebui creat un spațiu maritim european cu adevărat durabil, inteligent, neîntrerupt și rezilient, care să fie implementat în strânsă cooperare cu strategiile europene macroregionale și cu cele privind bazinele maritime și să înglobeze fostele „autostrăzi maritime”. Acesta ar trebui să cuprindă toate componentele infrastructurii maritime ale rețelei transeuropene de transport. Atunci când se promovează proiecte de interes comun, ar trebui să se acorde atenție cu deosebire promovării unui acces mai bun la regiunile ultraperiferice și la alte regiuni îndepărtate, insulare și periferice.
- (30) Coridoarele de transport feroviar de marfă instituite în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁰ și coridoarele rețelei centrale definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 sunt instrumente de politică complementare, ce urmăresc obiective strâns legate între ele, în special pentru încurajarea dezvoltării unor servicii de transport durabile, eficiente și sigure. Deși cooperarea a fost fructuoasă în multe privințe, în unele cazuri s-au identificat suprapuneri ale activităților și nevoia de îmbunătățire a schimbului de informații. În plus, coridoarele de transport feroviar de marfă și coridoarele rețelei centrale nu sunt pe deplin aliniate din punct de vedere geografic, limitând posibilitatea coordonării, de exemplu cu privire la aspecte precum implementarea cerințelor în materie de infrastructură ale rețelei transeuropene de transport sau îmbunătățirea calității serviciilor feroviare. Prin urmare, există un important potențial neexploatat în materie de raționalizare, eficacitate sporită și sinergii.

¹⁰ 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).

- (31) Astfel cum se menționează în Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”, integrarea coridoarelor rețelei centrale și a coridoarelor de transport feroviar de marfă în „coridoarele europene de transport” se impune în scopul de a spori sinergiile dintre planificarea infrastructurii și exploatarea transporturilor. Coridoarele europene de transport ar trebui să devină instrumentul pentru dezvoltarea unor fluxuri durabile și multimodale de transport de mărfuri și de persoane în Europa, precum și pentru dezvoltarea unei infrastructuri interoperabile de înaltă calitate și a performanței operaționale. Ca atare, acestea ar trebui să constituie și instrumentul de concretizare a viziunii de creare a unei rețele feroviare extrem de competitive la nivelul Uniunii.
- (32) Pentru a garanta o înaltă calitate a serviciilor, ar trebui să se aplice noi priorități operaționale pentru coridoarele europene de transport. În special, structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă ar trebui să depună toate eforturile pentru a se asigura că timpul de staționare al trenurilor de marfă care traversează o frontieră între două state membre nu depășește, în medie, 25 de minute și că majoritatea trenurilor care traversează cel puțin o frontieră a unui coridor european de transport ajung la destinație sau la frontiera externă a Uniunii la ora programată sau cu o întârziere mai mică de 30 de minute. Limita pentru timpul de staționare nu ar trebui să se aplice în cazul în care are loc o schimbare de ecartament. Această limită nu ar trebui să se aplice nici la frontierele dintre două state membre în cazul în care controalele în temeiul Regulamentului (UE) 2016/399 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹, care impune în special efectuarea de verificări asupra călătorilor din trenuri și asupra personalului feroviar de la bordul trenurilor de călători și de marfă care trec frontierele externe, nu au fost încă eliminate și în cazul în care verificările efectuate în trenuri în conformitate cu regulamentul menționat nu permit respectarea limitei de timp menționate. Respectivele schimbări de ecartament și verificări efectuate în trenuri pot duce la congestionarea traficului și la prelungirea timpului de așteptare la frontieră. Nu ar trebui luate în considerare nici întârzierile survenite în țările terțe care sunt traversate de trenuri de marfă și imputabile acestora.

¹¹ Regulamentul (UE) 2016/399 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2016 cu privire la Codul Uniunii privind regimul de trecere a frontierelor de către persoane (Codul Frontierelor Schengen) (JO L 77, 23.3.2016, p. 1).

- (33) Inițial, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 913/2010, statele membre cu o rețea feroviară al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii nu erau obligate să participe la instituirea de coridoare de transport de marfă sau la prelungirea coridoarelor existente în temeiul regulamentului respectiv. Unor astfel de state membre ar trebui să li se permită, pentru o perioadă temporară de maximum 10 ani, să decidă ca administratorul sau administratorii de infrastructură responsabili de infrastructura feroviară de pe teritoriul lor să nu participe la consiliul de administrație al coridoarelor de transport de marfă de pe teritoriul lor.
- (34) Regulamentul (UE) nr. 913/2010 are drept obiectiv principal organizarea și administrarea coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport feroviar de marfă competitiv. Având în vedere caracterul său insular, Irlanda nu este conectată cu alte state membre pe calea ferată. În plus, în conformitate cu regulamentul menționat, statele membre cu o rețea feroviară al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii nu erau obligate să participe la instituirea de coridoare de transport de marfă sau la prelungirea coridoarelor existente. Irlanda a făcut uz de această posibilitate. În consecință, niciun coridor de transport feroviar de marfă nu a fost stabilit pe teritoriul Irlandei. În aceste circumstanțe, având în vedere valoarea adăugată limitată pentru autoritățile irlandeze și pentru administratorii de infrastructură respectivi a participării la guvernarea coridoarelor de transport de marfă în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010, ar trebui să i se permită Irlandei să decidă ca reprezentanții autorităților sale și administratorii de infrastructură responsabili de infrastructura feroviară de pe teritoriul său să nu participe la comitetul executiv și/sau la consiliul de administrație al coridoarelor de transport de marfă de pe teritoriul său.

- (35) Coridoarele europene de transport ar trebui să acopere cele mai importante fluxuri de transport pe distanțe lungi și să cuprindă o axă europeană multimodală de transport esențială, bazată pe părți ale rețelei transeuropene de transport, să traverseze frontiere, să fie multimodale și deschise includerii tuturor modurilor de transport reglementate de prezentul regulament, ele putând, de asemenea, să includă țările învecinate.
- (36) În vederea instituirii la timp și într-un mod coordonat a rețelei transeuropene de transport, permițând astfel maximizarea efectelor de rețea, statele membre în cauză ar trebui să asigure adoptarea de măsuri corespunzătoare în vederea finalizării proiectelor de interes comun ale rețelei centrale, ale rețelei centrale extinse și ale rețelei globale până la termenele stabilite, și anume 2030, 2040 și, respectiv, 2050, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament. În acest scop, statele membre ar trebui să se asigure că planurile naționale de transport și de investiții sunt coerente cu prioritățile stabilite în prezentul regulament. Statele membre ar trebui, de asemenea, să țină seama, printre altele, de prioritățile stabilite în planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu prezentul regulament. Cu toate acestea, sfera de aplicare, metodologia sau calendarul planurilor și programelor naționale rămân de competența exclusivă a statelor membre.
- (37) Este necesar să se identifice proiectele de interes comun care vor contribui la realizarea rețelei transeuropene de transport, care contribuie la atingerea obiectivelor și care corespund priorităților stabilite în prezentul regulament. Implementarea acestor proiecte ar trebui să depindă de gradul lor de maturitate, de respectarea procedurilor legale naționale și a celor ale Uniunii și de disponibilitatea resurselor financiare, fără a aduce atingere angajamentului financiar ulterior al unui stat membru sau al Uniunii.

- (38) Proiectele de interes comun care vizează dezvoltarea rețelei transeuropene de transport în conformitate cu cerințele stabilite în prezentul regulament au o valoare adăugată europeană, deoarece contribuie la o rețea europeană de înaltă calitate, rezilientă, interoperabilă și multimodală, sporind durabilitatea, coeziunea, eficiența sau beneficiile pentru utilizatori. Valoarea adăugată europeană este mai ridicată în cazul în care, pe lângă valoarea potențială pe care o are exclusiv pentru statul membru respectiv, proiectul determină îmbunătățiri semnificative ale conexiunilor de transport sau ale fluxurilor de transport între statele membre sau între un stat membru și o țară terță. Astfel de proiecte transfrontaliere ar trebui să facă obiectul unei intervenții prioritare din partea Uniunii pentru a asigura punerea lor în aplicare.
- (39) Pentru a îndeplini cerințele prezentului regulament, 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 și, după caz, în conformitate cu Directiva (UE) 2021/1187 a Parlamentului European și a Consiliului¹², să depună toate eforturile posibile pentru a se asigura că proiectele respective sunt puse în aplicare în timp util și în mod eficient.

¹² Directiva (UE) 2021/1187 a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2021 privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T) (JO L 258, 20.7.2021, p. 1).

- (40) Atunci când efectuează o analiză cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, statele membre ar trebui să urmeze o abordare recunoscută și armonizată pentru a permite o evaluare transparentă și comparativă a proiectelor de interes comun. 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 Consiliului¹³.
- (41) Cooperarea cu țările terțe, inclusiv cu țările învecinate, este necesară pentru a se asigura conexiunea și interoperabilitatea dintre rețelele de infrastructură ale Uniunii și cele ale țărilor respective. Uniunea ar trebui, după caz, să promoveze proiecte de interes comun cu țările respective, asigurându-se că obiectivele și cerințele de interoperabilitate ale rețelei transeuropene de transport sunt respectate. Aceste proiecte ar trebui, de asemenea, să fie aliniate la obiectivul de realizare a neutralității climatice în Uniune până în 2050 și să asigure condiții de concurență echitabile în domeniul transporturilor, în special prin prevenirea relocării emisiilor de dioxid de carbon.
- (42) Reziliența rețelei europene de transport a fost amenințată și pusă la încercare de impactul devastator al războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Această agresiune a redefinit peisajul geopolitic, aducând la suprafață vulnerabilitatea Uniunii la evenimente perturbatoare neprevăzute din afara frontierelor Uniunii. Efectele sale majore asupra piețelor mondiale, cum ar fi securitatea alimentară globală, au evidențiat faptul că piața internă a Uniunii și rețeaua sa de transport nu pot fi privite în mod izolat atunci când este vorba de elaborarea politicii Uniunii. Mai mult ca oricând, sunt necesare conexiuni mai bune cu țările partenere învecinate ale Uniunii.

¹³ 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).

- (43) Având în vedere acest nou context geopolitic, Comunicarea Comisiei din 12 mai 2022 intitulată „Un plan de acțiune pentru culoarele de solidaritate UE-Ucraina în vederea facilitării exporturilor agricole ale Ucrainei și a comerțului bilateral cu UE” identifică mai multe provocări majore în materie de infrastructură de transport pe care Uniunea și țările învecinate trebuie să le soluționeze pentru a sprijini economia și redresarea Ucrainei, pentru a permite produselor agricole și de altă natură să ajungă pe piețele Uniunii și pe piețele mondiale și pentru a asigura o conectivitate sporită cu Uniunea, atât pentru exporturi, cât și pentru importuri. Pentru a oferi o conectivitate sporită cu Uniunea, comunicarea respectivă a propus evaluarea extinderii coridoarelor europene de transport către Ucraina și Republica Moldova.
- (44) Din cauza războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și a poziției adoptate de Belarus în acest conflict, cooperarea dintre Uniune și Rusia și Belarus în domeniul politicii privind rețeaua transeuropeană de transport nu este nici oportună, nici în interesul Uniunii. Prin urmare, ar trebui întreruptă rețeaua transeuropeană de transport din aceste două țări terțe. În consecință, îmbunătățirea conexiunilor transfrontaliere cu Rusia și Belarus nu mai constituie o prioritate majoră pe teritoriul statelor membre. În prezent, există conexiuni între Finlanda, Estonia, Letonia, Lituania și Polonia și aceste două țări terțe. Pentru a reflecta prioritatea mai redusă a construirii și modernizării acestor conexiuni, ultimii kilometri ai tuturor conexiunilor transfrontaliere cu Rusia și Belarus incluse în prezent în rețeaua centrală ar trebui să fie declasați pe hărțile cuprinse în prezentul regulament de la rețeaua centrală la rețeaua globală, pentru care este prevăzut doar un termen mai îndepărtat de punere în aplicare, și anume 2050. Cu toate acestea, în cazul unei tranziții democratice în Belarus, construirea și modernizarea legăturilor transfrontaliere ale țării cu Uniunea, în conformitate cu planul economic cuprinzător pentru un Belarus democratic, ar fi o prioritate majoră, inclusiv prin reincluderea țării în regulament.

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

- (46) Pentru a transforma sectorul transporturilor într-un sistem cu adevărat multimodal de servicii de mobilitate durabile și inteligente, Uniunea ar trebui să construiască o rețea de transport de înaltă calitate, care să permită servicii feroviare de călători și de marfă cu viteze minime. De asemenea, la promovarea proiectelor de interes comun, Uniunea ar trebui să acorde atenția cuvenită implementării infrastructurii cu linie dublă pentru infrastructura feroviară care suferă de blocaje în ceea ce privește capacitatea. Transportul feroviar de călători competitiv de mare viteză are un potențial ridicat de decarbonizare a transporturilor. Se impune dezvoltarea unei rețele feroviare europene de mare viteză coerente și interoperabile, care să asigure legătura dintre capitalele Europei și principalele sale orașe. Completarea liniilor de mare viteză existente cu linii proiectate pentru o viteză de cel puțin 160 km/h ar trebui, la rândul ei, să conducă la efecte de rețea, la o rețea mai coerentă și la creșterea numărului de călători pe calea ferată. Cu toate acestea, respectivele cerințe de proiectare pentru liniile de călători și de marfă ar trebui limitate la un anumit procent din tronsoanele feroviare în cauză, pentru a ține seama de nevoia de flexibilitate pe tronsoanele feroviare cu caracteristici speciale ca urmare a constrângerilor topografice, de relief sau de sistematizare urbană, la care viteza trebuie adaptată în fiecare caz, inclusiv, printre altele, liniile de interconectare, liniile din gări, liniile de acces către terminale și către infrastructurile de servicii sau depouri. Atunci când este necesar și justificat, la cererea unui stat membru, Comisia ar trebui să acorde derogări pentru a permite mai multă flexibilitate, dincolo de procentajele specifice stabilite în prezentul regulament. Atunci când modernizează infrastructura, statele membre sunt încurajate să examineze posibilitățile de proiectare pentru o viteză mai mare, astfel cum sunt prevăzute în anexa I la Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁴. Pe lângă trenurile de mare viteză, trenurile de noapte reprezintă o modalitate durabilă de călătorie pe distanțe lungi în întreaga Uniune.

¹⁴ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

- (47) Pentru a contribui la competitivitatea transportului multimodal și combinat, ar trebui instituită o rețea de transport feroviar de marfă mai durabilă, mai rezilientă și mai fiabilă la nivel european. Infrastructura pentru transportul feroviar combinat și cea a terminalelor ar trebui modernizată astfel încât transportul intermodal să se realizeze în principal pe cale feroviară, pe căile navigabile interioare sau pe calea transportului maritim pe distanțe scurte, iar toate segmentele inițiale sau finale, ori ambele, parcurse pe cale rutieră să fie cât mai scurte posibil.
- (48) Transportul intermodal reprezintă aproximativ jumătate din tonele-kilometri de transport feroviar de marfă în Europa, iar ponderea sa este în creștere. Pentru a îndeplini obiectivele prevăzute în Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă” de dublare a ponderii transportului feroviar de marfă, ar trebui să se acorde o atenție deosebită transportului care combină utilizarea căilor ferate pentru partea principală a călătoriei și utilizarea camioanelor pentru primul și ultimul kilometru. Pentru a contribui la creșterea traficului intermodal, infrastructura ar trebui să permită circulația trenurilor de marfă care transportă semiremorci standard de până la 4 m înălțime încărcate la o înălțime de cel puțin 27 de cm deasupra părții superioare a șinei, dar ar trebui încurajată o înălțime minimă de 33 cm. Cu toate acestea, respectarea acestei cerințe presupune numeroase adaptări, uneori costisitoare. Prin urmare, este important să se găsească o abordare echilibrată pentru punerea în aplicare a acestei cerințe și să se asigure faptul că această punere în aplicare se realizează într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. În acest sens, statele membre ar trebui să se asigure că această cerință este pusă în aplicare în așa fel încât să se garanteze că există cel puțin o linie directă națională, o conexiune printr-o linie de transport feroviar de marfă directă cu unul sau mai multe state membre vecine și o conexiune cu cel puțin un terminal feroviar-rutier sau un terminal multimodal de marfă situat într-un port maritim sau adiacent unui port maritim care face parte din coridorul european de transport pe teritoriul unui stat membru.

În plus, în cazul în care unul sau mai multe puncte finale ale unui coridor sunt situate pe teritoriul unui stat membru, ar trebui să existe cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă către cel puțin unul dintre aceste puncte finale. Atunci când selectează liniile relevante, statele membre ar trebui să țină seama de fluxurile actuale și viitoare de transport feroviar de marfă. Atunci când evaluează cererile de derogare de la cerința referitoare la transportul semiremorcilor în temeiul prezentului regulament, Comisia ar trebui să ia în considerare în special rezultatul analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, precum și potențiala perturbare a serviciilor cauzată de lucrările necesare pentru respectarea acestui standard. În plus, atunci când evaluează cererile de derogare de la cerințele aplicabile infrastructurii feroviare ale rețelei centrale extinse, Comisia ar trebui să ia în considerare în special orice investiție majoră efectuată de statul membru în cauză pe o linie paralelă în imediata apropiere a celor care urmează să fie nou construite.

- (49) Având în vedere că implementarea în Europa a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) are loc într-un ritm accelerat și că mai multe state membre au adoptat deja planuri de implementare a ERTMS la nivelul tuturor rețelelor lor feroviare naționale în mod anticipat, este necesar să se țină seama de această schimbare de paradigmă și să se stabilească o abordare mai ambițioasă pentru implementarea ERTMS în rețeaua globală.

- (50) Statele membre ar trebui să se asigure că ERTMS este implementat în rețeaua globală până în 2050, în rețeaua centrală extinsă până în 2040 și în rețeaua centrală până în 2030. La implementarea ERTMS în rețeaua globală, ar trebui să se acorde prioritate, în ceea ce privește calendarul, liniilor care pot contribui la un transport feroviar internațional transfrontalier sigur și eficient. Întrucât implementarea unui sistem ERTMS bazat pe comunicații radio contribuie în plus la eliminarea normelor naționale care afectează funcționarea, statele membre ar trebui să se asigure că sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio este implementat începând din 2030 pe liniile noi sau din 2024 în cazul modernizării sistemului de semnalizare pe liniile existente și că întreaga rețea transeuropeană de transport este echipată cu sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio până în 2050.
- (51) Dezafectarea sistemelor de clasă B generează economii semnificative de întreținere pentru administratorii de infrastructură, având în vedere costurile și complexitatea implementării ERTMS și ale menținerii sistemelor de cale suplimentare pe o perioadă îndelungată. Cu excepția anumitor cazuri, statele membre ar trebui să asigure dezafectarea sistemelor de clasă B până în 2040 în rețeaua centrală, până în 2045 în rețeaua centrală extinsă și până în 2050 în rețeaua globală, cu condiția garantării unui nivel adecvat de siguranță și procedând astfel încât toate părțile în cauză să fie informate în timp util despre această dezafectare și despre implementarea ERTMS.

- (52) Căile navigabile interioare din Europa se caracterizează printr-o hidromorfologie eterogenă care împiedică o performanță coerentă la nivelul tuturor sectoarelor de căi navigabile. Căile navigabile interioare, în special sectoarele cu curgere liberă, pot fi puternic afectate de condițiile climatice și meteorologice. Cu scopul de a asigura un trafic internațional fiabil, respectând în același timp hidromorfologia și legislația de mediu aplicabilă, cerințele rețelei transeuropene de transport ar trebui să țină seama de hidromorfologia specifică fiecărei căi navigabile (de exemplu râuri cu curgere liberă sau regularizate), precum și de obiectivele politicilor în materie de mediu și de biodiversitate. În acest scop, ar trebui stabilite niveluri de referință ale apei pentru fiecare coridor european de transport, cale navigabilă sau secțiune de cale navigabilă, ținând totodată seama de impactul schimbărilor climatice. În procesul de stabilire a nivelurilor de referință ale apei, Comisia ar trebui să coopereze îndeaproape cu statele membre și cu coordonatorii europeni în cauză, precum și cu comisiile de navigație fluvială respective instituite prin acorduri internaționale, pentru a asigura o abordare coerentă în ceea ce privește cerințele pentru infrastructura căilor navigabile interioare, în vederea promovării acestui mod de transport.
- (53) La construirea sau la modernizarea infrastructurii căilor navigabile interioare ar trebui să se acorde o atenție deosebită evitării potențialelor bariere din calea conectivității râurilor cu curgere liberă.

- (54) Ca puncte de intrare și de ieșire pentru infrastructura terestră a rețelei transeuropene de transport, porturile maritime joacă un important rol geostrategic, deoarece sunt noduri multimodale transfrontaliere care servesc nu numai ca noduri de transport, ci pot servi și drept puncte de acces pentru comerț, clustere industriale, mobilitate militară și noduri energetice. După cum s-a subliniat în Comunicarea Comisiei din 18 mai 2022 intitulată „Planul RePowerEU”, este necesar să se diversifice sursele de aprovizionare cu energie și să se accelereze introducerea energiei din surse regenerabile. Porturile maritime pot contribui la acest obiectiv prin montarea de instalații eoliene offshore, prin producerea de hidrogen verde și prin transportul și stocarea gazului natural lichefiat. Pentru a consolida sinergiile dintre sectorul transporturilor și sectorul energetic în eforturile de decarbonizare a economiei Uniunii, porturile maritime ar putea juca, de asemenea, un rol în transportul dioxidului de carbon prin conducte sau alte moduri de transport.
- (55) Transportul maritim pe distanțe scurte poate contribui în mod substanțial la decarbonizarea transporturilor prin creșterea volumului de mărfuri și a numărului de pasageri transportați pe mare, printre altele pentru a se reduce congestionarea traficului rutier pe teritoriul Uniunii și pentru a se îmbunătăți accesul la regiunile și statele periferice și insulare. Cu toate acestea, este necesar să se integreze mai bine legăturile de transport maritim pe distanțe scurte, care constituie dimensiunea maritimă a rețelei transeuropene de transport, cu rețeaua terestră și să se pună mai mult accent pe întregul lanț logistic și de transport, atât pe mare, cât și în hinterland. Conceptul nou creat și cuprinzător al spațiului maritim european ar trebui promovat prin crearea sau modernizarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte și prin dezvoltarea porturilor maritime și a conexiunilor lor cu hinterlandul, astfel încât să se asigure o integrare eficientă și durabilă cu alte moduri de transport. În plus, acest nou concept ar trebui să favorizeze legăturile durabile de transport maritim pe distanțe scurte, cu scopul de a concentra fluxurile de mărfuri pe rutele logistice maritime, astfel încât să se îmbunătățească legăturile maritime existente sau să se stabilească noi legături maritime viabile, regulate și frecvente.

- (56) La nivelul Uniunii, transportul rutier reprezintă trei sferturi din transportul intern total de mărfuri (pe baza operațiunilor tonă-kilometru efectuate) și aproximativ 90 % din transportul intern total de persoane (pe baza numărului total de operațiuni pasager-kilometru). Având în vedere importanța transportului rutier și angajamentul de îmbunătățire a siguranței rutiere în conformitate cu etapa principală prevăzută în Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”, se impune consolidarea infrastructurii rutiere din punctul de vedere al siguranței. În special, statele membre ar trebui să asigure siguranța infrastructurii de transport rutier și faptul că această siguranță este monitorizată și, dacă este necesar, îmbunătățită în conformitate cu Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵. În acest sens, directiva menționată împuternicește Comisia să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili specificații comune menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră după ce un grup de experți a evaluat oportunitatea stabilirii unor astfel de specificații.
- (57) Pentru a garanta accesul la infrastructuri de repaus adecvate, în special pentru conducătorii auto profesioniști, ar trebui amenajate spații de servicii în întreaga rețea transeuropeană de transport și zone de parcare sigure și securizate de-a lungul rețelei centrale și al rețelei centrale extinse.

¹⁵ 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).

- (58) Pentru a oferi alternative la zborurile scurt-curier, statele membre ar trebui, cu excepția cazului în care constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică astfel de conexiuni, să asigure conectarea aeroporturilor din rețeaua transeuropeană de transport cu un volum al traficului de peste 12 milioane de pasageri la rețeaua feroviară transeuropeană, inclusiv, în măsura în care este posibil, la rețeaua feroviară de mare viteză, permițând servicii pe distanțe lungi, sau, în cazul aeroporturilor cu un volum anual total al traficului de pasageri peste 4 milioane de pasageri și sub 12 milioane de pasageri situate în interiorul sau în vecinătatea unui nod urban al rețelei feroviare transeuropene, conectarea unor astfel de aeroporturi la respectivul nod prin cale ferată, metrou, transport feroviar ușor, tramvai, teleferic sau, în mod excepțional, prin alte soluții de transport public cu emisii zero. Ar trebui încurajate astfel de conexiuni pentru aeroporturile cu un volum anual total al traficului de pasageri sub 4 milioane de pasageri.
- (59) Pentru a stimula inovarea în domeniul transportului aerian, cosmodromurile ar trebui incluse în lista componentelor infrastructurii de transport aerian. Cu toate acestea, includerea respectivă nu ar trebui să aducă atingere competenței Uniunii în domeniul spațiului în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și al articolului 189 din TFUE, care exclude orice armonizare a actelor cu putere de lege și a normelor administrative ale statelor membre. În plus, includerea cosmodromurilor în lista componentelor infrastructurii de transport aerian în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să conducă la aplicarea legislației existente sau viitoare a Uniunii privind infrastructura de transport aerian în cazul cosmodromurilor, cu excepția cazului în care legislația respectivă prevede în mod expres acest lucru.

- (60) Atunci când dezvoltă rețeaua transeuropeană de transport, Comisia și statele membre ar trebui să acorde o atenție deosebită măsurilor care asigură trecerea eficientă a frontierei pentru transportul de marfă, ținând seama de timpul de așteptare și de întreruperile la frontieră cauzate, de exemplu, de tratarea și controlul vehiculelor și la bordul trenurilor la frontierele Uniunii sau din motive administrative, operaționale, de siguranță, tehnice sau de interoperabilitate.
- (61) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să asigure o multimodalitate eficientă, care să permită existența unor opțiuni mai bune și mai durabile în ceea ce privește modurile de transport pentru pasageri și mărfuri și să permită gruparea unor volume semnificative pentru transferuri pe distanțe lungi. Terminalele multimodale ar trebui să aibă un rol-cheie în atingerea acestui obiectiv.
- (62) Statele membre ar trebui să efectueze o analiză de piață și perspectivă privind terminalele multimodale de marfă de pe teritoriul lor și să elaboreze un plan de acțiune pentru dezvoltarea unei rețele a terminalelor multimodale de marfă. În acest scop, ele ar putea face trimitere la studii și planuri existente. Planul de acțiune elaborat de statele membre ar trebui să promoveze dezvoltarea de terminale multimodale de marfă. Cu toate acestea, planul de acțiune nu ar trebui să dea naștere unei obligații pentru sectorul privat de a investi în terminale și nici să facă obiectul unei evaluări strategice de mediu.

- (63) Nodurile urbane au o importanță majoră în cadrul rețelei transeuropene de transport, reprezentând punctul de plecare sau destinația finală („ultimul kilometru”) pentru pasagerii și pentru marfa care circulă pe rețeaua transeuropeană de transport și au rolul de puncte de transfer în cadrul diferitelor moduri de transport sau între acestea. Ar trebui să se asigure faptul că blocajele în materie de capacitate și conectivitatea insuficientă a rețelelor în cadrul nodurilor urbane nu mai constituie o piedică în calea multimodalității de-a lungul rețelei transeuropene de transport. Politica privind rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să se concentreze pe promovarea fluidității fluxurilor de trafic dinspre, înspre și prin nodurile urbane din rețea. Conectivitatea locală în cadrul nodurilor urbane ar trebui abordată de autoritățile locale, regionale sau naționale competente, în special prin măsuri relevante în planurile lor de mobilitate urbană durabilă (PMUD).
- (64) Dat fiind că reprezintă un cadru unic eficace pentru abordarea provocărilor legate de mobilitatea urbană, pentru fiecare nod urban ar trebui adoptat un PMUD, care este un plan integrat, pe termen lung și cuprinzător de mobilitate a mărfurilor și a pasagerilor pentru întreaga zonă urbană funcțională. Acesta ar putea include obiective, ținte și indicatori care să stea la baza performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban. Statele membre ar trebui să asigure colectarea datelor privind mobilitatea urbană pentru fiecare nod urban în domeniile durabilității, siguranței și accesibilității, pentru a susține performanța actuală și viitoare a rețelei transeuropene de transport. Pentru a monitoriza accesibilitatea pentru toți utilizatorii, ar trebui încurajată defalcarea datelor în funcție de vârstă, sex și handicap, acolo unde este posibil și în conformitate cu dreptul intern.

- (65) Statele membre ar trebui să promoveze adoptarea de PMUD în vederea îmbunătățirii coordonării la nivel de regiuni, municipii și orașe. În acest scop, statele membre ar trebui să instituie un program național privind PMUD cu scopul de a sprijini autoritățile locale la elaborarea unor PMUD de înaltă calitate și la consolidarea monitorizării și evaluării punerii în aplicare a respectivelor PMUD prin măsuri adecvate, orientări, consolidarea capacităților, asistență și, eventual, sprijin financiar. De asemenea, statele membre ar trebui să desemneze un punct național de contact PMUD care să ofere asistență pentru pregătirea și punerea în aplicare a PMUD în conformitate cu orientările prevăzute în prezentul regulament.
- (66) Promovarea modurilor active, mai ales în nodurile urbane, contribuie la obiectivele climatice ale Uniunii, îmbunătățește sănătatea publică, reduce congestionarea traficului, oferă pasagerilor soluții pentru parcurgerea distanțelor mici și aduce beneficii economice. Atunci când se planifică sau se modernizează infrastructura de transport, ar trebui să se țină seama în mod corespunzător de infrastructurile pentru modurile active, inclusiv de infrastructurile pentru mersul pe jos și cu bicicleta.
- (67) Misiunea „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”, înființată în temeiul programului-cadru Orizont Europa instituit prin Regulamentul (UE) 2021/695 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶ („Orizont Europa”), își propune ca 100 de orașe să devină neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei până în 2030 în Uniune. Orașele participante la misiune vor acționa ca centre de experimentare și inovare pentru a le permite celorlalte orașe să le urmeze exemplul până în 2050.

¹⁶ Regulamentul (UE) 2021/695 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 aprilie 2021 de instituire a programului-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa, de stabilire a normelor sale de participare și de diseminare și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1290/2013 și (UE) nr. 1291/2013 (JO L 170, 12.5.2021, p. 1).

- (68) Serviciile digitale de mobilitate multimodală contribuie la consolidarea integrării diferitelor moduri de transport prin combinarea mai multor oferte de transport într-una singură. Dezvoltarea lor într-o mai mare măsură ar trebui să contribuie la orientarea comportamentelor utilizatorilor către modurile cele mai durabile, transportul public și modurile active precum mersul pe jos și mersul cu bicicleta, și să valorifice pe deplin avantajele soluțiilor de tipul „mobilitatea ca serviciu”.
- (69) Sistemele de tehnologie a informației și comunicațiilor (TIC) în domeniul transporturilor sunt necesare în vederea furnizării unei baze pentru optimizarea traficului și a operațiunilor de transport, a siguranței traficului, precum și pentru îmbunătățirea serviciilor conexe. Ar trebui facilitate fluxurile de informații din cadrul rețelei de transport și mobilitate, inclusiv prin implementarea spațiului datelor privind mobilitatea la nivelul Uniunii. Informațiile destinate pasagerilor și operatorilor de transport de marfă, inclusiv informațiile privind sistemele multimodale de rezervare și de eliberare a biletelor, ar trebui să fie disponibile și îmbunătățite, în vederea dezvoltării unor sisteme europene de informații digitale și interoperabile.
- (70) Ar trebui încurajată utilizarea sistemelor TIC care permit o aplicare inteligentă, bazată pe schimbul de date în timp real între operatorii economici și autoritățile de aplicare a legii, care sunt necesare pentru a verifica conformitatea cu cerințele de reglementare aplicabile, inclusiv în timp ce vehiculele sunt în mers.
- (71) Sistemele și serviciile de transport inteligente, precum și noile tehnologii emergente ar trebui să servească drept catalizator pentru implementarea sistemelor și serviciilor de transport inteligente la nivelul întregii rețele de drumuri a rețelei transeuropene de transport.

- (72) Este necesară o planificare corespunzătoare a rețelei transeuropene de transport. Acest lucru presupune, de asemenea, punerea în aplicare a unor cerințe specifice la nivelul întregii rețele în ceea ce privește infrastructura, sistemele TIC, echipamentele și serviciile, inclusiv cerințele privind introducerea infrastructurii pentru combustibili alternativi, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2023/1804. Prin urmare, este necesar să se asigure punerea în aplicare corespunzătoare și concertată a acestor cerințe în întreaga Europă pentru fiecare mod de transport și pentru interconectarea acestora în cadrul rețelei transeuropene de transport și în afara acesteia, cu scopul de a obține beneficiile efectului de rețea și de a eficientiza operațiunile transeuropene de transport pe distanțe lungi. Pentru a asigura instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi la nivelul întregii rețele de drumuri a rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu obiectivele stabilite în Regulamentul (UE) 2023/1804, trimiterile la „rețeaua centrală” din regulamentul menționat ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală” astfel cum este definită în prezentul regulament. Trimiterile la „rețeaua globală” din Regulamentul (UE) 2023/1804 ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală extinsă” și la „rețeaua globală” astfel cum sunt definite în prezentul regulament.
- (73) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să constituie baza pentru implementarea pe scară largă a noilor tehnologii și a rezultatelor inovării, care să poată permite schimbul de date și informații în timp real și care să poată contribui la sporirea eficienței globale a sectorului transporturilor europene și a capacității de a permite fluxuri de pasageri sigure utilizând mijloace eficiente, la creșterea atractivității mijloacelor de transport publice sau mai ecologice pentru pasageri, precum și la reducerea amprenteii sale de carbon. Acest lucru va contribui la îndeplinirea obiectivelor Pactului verde european, precum și la obiectivul privind sporirea securității energetice în Uniune. În vederea îndeplinirii acestor obiective, combustibilii alternativi și infrastructura aferentă ar trebui să fie disponibile într-o mai mare măsură în cadrul rețelei transeuropene de transport.

- (74) Pentru ca rețeaua transeuropeană de transport să țină pasul cu evoluțiile și măsurile de implementare inovatoare de ordin tehnologice, statele membre și Comisia ar trebui să încurajeze proiectele de interes comun care vizează promovarea și implementarea tehnologiilor emergente durabile ce îmbunătățesc și facilitează transportul și mobilitatea pasagerilor și a mărfurilor. Acestea ar putea include, printre altele, exploatarea automată a trenurilor, vehicule autonome, soluții avansate de mobilitate aeriană, inclusiv drone de transport pentru pasageri și marfă, inclusiv pe ultimul kilometru urban, precum și noi tehnologii feroviare, cum ar fi hiperbucla.
- (75) În cadrul rețelei transeuropene de transport ar trebui instalat un număr suficient de puncte de reîncărcare și realimentare rapidă pentru vehiculele ușoare și grele de marfă, care să fie accesibile publicului. Acest obiectiv ar trebui să asigure deplina conectivitate transfrontalieră. Obiectivele bazate pe distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2023/1804, sunt menite să asigure o acoperire minimă suficientă a punctelor de reîncărcare electrică și de realimentare cu hidrogen de-a lungul principalelor rețele de drumuri ale Uniunii.

- (76) Infrastructura de reîncărcare și de realimentare accesibilă publicului de-a lungul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) 2023/1804, ar trebui să fie completată cu cerințe privind instalarea infrastructurii de reîncărcare corespunzătoare și, după caz, a infrastructurii de realimentare cu hidrogen, în terminalele multimodale de marfă sau în proximitatea acestora, pentru a oferi posibilități de încărcare și de realimentare cu hidrogen pentru camioanele care efectuează curse pe distanțe lungi atunci când acestea sunt încărcate sau descărcate. De asemenea, statele membre ar trebui să asigure instalarea infrastructurii de reîncărcare și să examineze dezvoltarea stațiilor de realimentare cu hidrogen în nodurile multimodale pentru pasageri, pentru a da posibilitatea de încărcare și de realimentare cu hidrogen atunci când conducătorul auto se odihnește sau pentru autobuze. Pentru a asigura libera circulație, în situațiile în care terminalele sau nodurile pentru pasageri primesc sprijin din partea Uniunii sau din fonduri publice, accesul în scopul încărcării și realimentării cu hidrogen ar trebui să fie echitabil, la prețuri convenabile, transparent și nediscriminatoriu, astfel încât să se evite blocarea pieței pentru anumite întreprinderi sau posibile denaturări ale concurenței.

- (77) Siguranța, securitatea și fiabilitatea infrastructurii la niveluri insuficiente, cauzate de pericole naturale, inclusiv de evenimente legate de climă și alte evenimente excepționale precum pandemiile, dezastre provocate de om precum accidentele sau perturbări cauzate de acte intenționate precum terorismul și atacurile cibernetice, constituie o problemă majoră pentru eficiența și funcționarea rețelei transeuropene de transport. De exemplu, accidentele cauzate de o serie de dezastre naturale ca urmare a unor fenomene meteorologice extreme au determinat întreruperi semnificative la nivelul fluxurilor de transport în ultimii ani. Ar trebui astfel îmbunătățită reziliența rețelei de transport la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om și la alte perturbări, pe baza evaluării riscurilor și punând în aplicare măsurile de consolidare a rezilienței adoptate de entitățile critice în sectorul transporturilor, în temeiul Directivei (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁷.
- (78) În strânsă cooperare cu statele membre în cauză, Comisia ar trebui să efectueze o evaluare a rezilienței și a vulnerabilității rețelei centrale la consecințele schimbărilor climatice.

¹⁷ Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului (JO L 333, 27.12.2022, p. 164).

- (79) Având în vedere experiența acumulată în ceea ce privește gestionarea crizei în timpul pandemiei de COVID-19 și pentru a evita perturbări ale traficului și situații neprevăzute în viitor, statele membre ar trebui să țină seama, în contextul planificării infrastructurii, de securitatea și reziliența infrastructurii de transport la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om și la alte perturbări care afectează funcționarea sistemului de transport al Uniunii. Pentru a atinge acest obiectiv, ar trebui eliminate blocajele existente, iar coridoarele europene de transport ar trebui să includă, de asemenea, rute ocolitoare importante care să poată fi utilizate în caz de congestionare a traficului sau în cazul altor probleme pe rutele principale. În plus, datorită caracterului lor multimodal, un mod se poate substitui altuia în caz de urgență.

- (80) Infrastructura de transport reprezintă coloana vertebrală a economiei și a societății în ansamblu. Unele infrastructuri de transport sunt esențiale pentru a asigura buna funcționare a funcțiilor vitale ale societății și, prin urmare, reprezintă un pilon al autonomiei strategice a Uniunii. Investițiile, interesele și prezența întreprinderilor din țări terțe în infrastructura europeană strategică – și uneori chiar și militară – cum ar fi porturile, aeroporturile și terminalele de marfă pentru containere, sunt în creștere. În acest context, participarea întreprinderilor unei țări terțe poate accelera realizarea rețelei transeuropene de transport. Cu toate acestea, în anumite circumstanțe, participarea sau contribuția unor astfel de întreprinderi la proiecte de interes comun ar putea compromite securitatea sau ordinea publică în UE. O astfel de creștere a prezenței străine în infrastructura europeană strategică riscă să submineze reziliența Uniunii. Prin urmare, este esențial să se împiedice prezența țărilor terțe care este de natură să afecteze securitatea sau ordinea publică în Uniune. Fără a aduce atingere mecanismului de cooperare prevăzut în Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁸ și în plus față de acesta, se impune cunoașterea mai aprofundată a unei astfel de participări sau contribuții pentru a permite intervenția autorităților publice în cazul în care se constată că participarea sau contribuția întreprinderii dintr-o țară terță la un proiect de interes comun este de natură să aducă atingere securității sau ordinii publice în Uniune, iar participarea sau contribuția nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/452.

¹⁸ Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79 I, 21.3.2019, p. 1).

- (81) Chiar dacă întreținerea este și va rămâne responsabilitatea principală a statelor membre și fără a aduce atingere responsabilității statelor membre în ceea ce privește, în special, planificarea, finanțarea și gestionarea întreținerii, este important ca rețeaua transeuropeană de transport – odată construită – să fie întreținută în mod corespunzător pentru a asigura o înaltă calitate a serviciilor, urmându-se o abordare care țină seama de ciclul de viață atunci când se planifică și se achiziționează proiecte de infrastructură. În special, statele membre ar trebui să depună toate eforturile posibile pentru a se asigura că este instituită o planificare pe termen lung a întreținerii infrastructurii rutiere și, după caz, a infrastructurii căilor navigabile interioare.
- (82) Pentru a implementa în termenul stabilit părțile rețelei transeuropene de transport care au cea mai mare importanță strategică, ar trebui utilizată o abordare bazată pe coridoare, care să asigure coordonarea diverselor proiecte pe bază transnațională și sincronizarea dezvoltării coridorului, maximizându-se astfel avantajele rețelei.

- (83) Coridoarele europene de transport ar trebui să contribuie la dezvoltarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport în așa fel încât să elimine blocajele, să consolideze conexiunile transfrontaliere și să îmbunătățească eficiența și durabilitatea. Acestea ar trebui să contribuie la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite, inclusiv cu țările învecinate. Coridoarele respective ar trebui, de asemenea, să contribuie la realizarea obiectivelor mai ample ale politicii în domeniul transporturilor și să faciliteze interoperabilitatea, integrarea modală și operațiunile multimodale. Abordarea bazată pe coridoare ar trebui să fie transparentă și clară, iar gestionarea acestor coridoare nu ar trebui să conducă la costuri sau sarcini administrative suplimentare. Comisia ar trebui să poată recomanda instituirea unor entități unice pentru coordonarea, construirea sau gestionarea proiectelor de infrastructură transfrontaliere de interes comun, cu scopul de a facilita punerea în aplicare a proiectelor de infrastructură transfrontaliere complexe și de mari dimensiuni, precum și să recomande, după caz, cooperarea între regiunile transfrontaliere pentru a aborda provocările în materie de mobilitate.
- (84) Pentru a facilita implementarea coordonată a coridoarelor europene de transport și a celor două priorități orizontale, și anume ERTMS și spațiul maritim european, ar trebui desemnați coordonatori europeni de către Comisie, de comun acord cu statele membre în cauză și după consultarea Parlamentului European și a Consiliului și, după caz, a țărilor învecinate în cauză. Coordonatorii europeni ar trebui să faciliteze măsuri de proiectare a structurii de guvernare adecvate și să asigure stabilirea coerentă a priorităților în ceea ce privește planificarea infrastructurii și a investițiilor de-a lungul coridoarelor europene de transport și cele două priorități orizontale.

- (85) Cadrele europene și naționale pentru planificarea și implementarea infrastructurii de transport, precum și planurile de acțiune instituite de coordonatorii europeni ar trebui să contribuie la stabilirea și planificarea în timp util a investițiilor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament.
- (86) Planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni ar trebui utilizate pentru a promova cooperarea între toate părțile interesate relevante, inclusiv, după caz, părțile interesate relevante din țările învecinate. Respectiv planuri de acțiune ar trebui să consolideze complementaritatea cu acțiunile statelor membre și ale administratorilor de infrastructură și, mai ales, să stabilească obiective de etapă orientative.
- (87) Coordonatorul european al unui coridor european de transport sau al unei priorități orizontale care se extinde la anumite țări învecinate ar trebui să aibă dreptul de a coopera cu aceste țări și de a le implica în activitățile relevante ale coridorului.
- (88) Baza tehnică a hărților care definesc rețeaua transeuropeană de transport este furnizată de sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec).

- (89) Ținând seama de Comunicarea Comisiei privind Planul de acțiune vizând mobilitatea militară din martie 2018, Comisia a evaluat necesitatea adaptării rețelei transeuropene de transport pentru a reflecta utilizarea infrastructurii în scop militar. Pe baza documentului intitulat „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia”, adoptat de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023¹⁹, au fost incluse în rețeaua transeuropeană drumuri și căi ferate suplimentare pentru a consolida sinergiile dintre rețelele de transport civil și militar.
- (90) Având în vedere războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și noul context geopolitic pe care l-a creat, precum și astfel cum s-a subliniat în Busola strategică a UE pentru securitate și apărare adoptată de Consiliu la 21 martie 2022 – Pentru o Uniune Europeană care își protejează cetățenii, valorile și interesele și contribuie la pacea și securitatea internațională – Uniunea trebuie să consolideze infrastructura de transport cu dublă utilizare în întreaga rețea transeuropeană de transport pentru a promova circulația rapidă și fluidă a personalului militar, precum și a materialelor și a echipamentelor pentru desfășurări și exerciții operaționale.

¹⁹ Documentul ST 10440/23.

- (91) Pentru a asigura un maximum de coerență între orientări și programarea instrumentelor financiare pertinente disponibile la nivelul Uniunii, finanțarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să respecte prezentul regulament și să se bazeze, în special, pe Regulamentul (UE) 2021/1153. În plus, finanțarea rețelei ar trebui să se bazeze și pe instrumentele de finanțare și instrumentele financiare furnizate în temeiul altor acte legislative ale Uniunii, printre care InvestEU, instituit prin Regulamentul (UE) 2021/523 al Parlamentului European și al Consiliului²⁰, Mecanismul de redresare și reziliență, instituit prin Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului²¹, politica de coeziune, astfel cum este prevăzută la articolul 174 din TFUE, Orizont Europa, Fondul pentru inovare instituit prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului²² și alte instrumente financiare instituite de Banca Europeană de Investiții. Pentru a permite finanțarea proiectelor de interes comun, trimiterile la „platforme de logistică multimodale”, „autostrăzi maritime” și „aplicații telematice” din Regulamentul (UE) 2021/1153 ar trebui interpretate ca trimiteri la „terminale multimodale de marfă”, „spațiu maritim european”, respectiv, „sisteme TIC în domeniul transporturilor”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament. În același scop, trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2021/1153 ar trebui interpretate ca incluzând „rețeaua centrală extinsă” astfel cum se specifică în prezentul regulament.

²⁰ Regulamentul (UE) 2021/523 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 martie 2021 de instituire a Programului InvestEU și de modificare a Regulamentului (UE) 2015/1017 (JO L 107, 26.3.2021, p. 30).

²¹ Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență (JO L 57, 18.2.2021, p. 17).

²² Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

- (92) Realizarea obiectivelor rețelei transeuropene de transport, în special în ceea ce privește decarbonizarea și digitalizarea sistemului de transport din Uniune, necesită un cadru de reglementare solid. Statele membre ar trebui să pună în aplicare reforme ambițioase pentru a aborda provocările legate de transportul durabil, astfel cum au fost identificate în cadrul semestrului european. Mecanismul de redresare și reziliență sprijină atât reformele, cât și investițiile pentru a crește durabilitatea transporturilor, a reduce emisiile și a îmbunătăți siguranța și eficiența. Măsurile relevante în acest sens sunt incluse în planurile de redresare și reziliență aprobate.
- (93) În vederea actualizării hărților și a listei porturilor, aeroporturilor, terminalelor și nodurilor urbane incluse în anexele I și II la prezentul regulament pentru a ține seama de posibilele modificări rezultate mai ales din utilizarea efectivă a anumitor elemente ale infrastructurii de transport, analizată în raport cu pragurile cantitative predefinite, și în vederea modificării alinierilor coridoarelor europene de transport din anexa III la prezentul regulament, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificările aduse anexelor I, II și III la prezentul regulament. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare²³. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

²³ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (94) Pentru a oferi securitate juridică și pentru a permite planificarea strategică pe termen lung, este esențial ca rețeaua transeuropeană de transport să rămână cât mai stabilă posibil, iar eventualele modernizări ale rețelei să se limiteze la criterii obiective și transparente, astfel cum se prevede în prezentul regulament.
- (95) 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.
- (96) Pentru a asigura punerea în aplicare cu ușurință și eficacitate a obligațiilor prevăzute în prezentul regulament, Comisia sprijină statele membre prin intermediul Instrumentului de sprijin tehnic instituit prin Regulamentul (UE) 2021/240 al Parlamentului European și al Consiliului²⁴, care oferă expertiză tehnică personalizată pentru elaborarea și punerea în aplicare a reformelor, inclusiv a celor care promovează dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.
- (97) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să i se confere Comisiei competențe de executare în ceea ce privește acordarea de derogări de la anumite cerințe ale prezentului regulament, precum și pentru adoptarea de acte de punere în aplicare care să indice nivelurile de referință ale apei și să stabilească o metodologie pentru datele privind mobilitatea urbană care trebuie colectate de statele membre, pentru adoptarea de acte de punere în aplicare pentru implementarea unor coridoare europene de transport, pentru implementarea unor tronsoane transfrontaliere și pentru cele două priorități orizontale. Atunci când sunt prevăzute în prezentul regulament, respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²⁵.

²⁴ Regulamentul (UE) 2021/240 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 februarie 2021 de instituire a unui Instrument de sprijin tehnic (JO L 57, 18.2.2021, p. 1).

²⁵ 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).

- (98) Dispozițiile referitoare la căile ferate și, în special, la orice cerință de conectare a aeroporturilor și a porturilor la căile ferate, precum și dispozițiile referitoare la terminalele multimodale de marfă nu ar trebui să se aplice Ciprului, Maltei, insulelor și regiunilor ultraperiferice, atât timp cât pe teritoriul lor nu există niciun sistem feroviar. Statelor membre, insulelor și regiunilor ultraperiferice respective nu ar trebui să li se aplice nici dispozițiile privind parcare sigură și securizată, dat fiind că, în lipsa unui trafic rutier de marfă în tranzit pe teritoriul lor, astfel de spații de parcare nu sunt esențiale.
- (99) Întrucât 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, dar, având în vedere necesitatea coordonării acestor obiective, ele pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (100) Modificarea Regulamentului (UE) 2021/1153 se impune pentru a adapta dispozițiile acestuia în vederea integrării coridoarelor rețelei centrale în coridoarele europene de transport. Definiția și alinierea coridoarelor europene de transport ar trebui prevăzute în prezentul regulament și ar trebui să înlocuiască coridoarele rețelei centrale, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2021/1153.

(101) Este necesar să se modifice Regulamentul (UE) nr. 913/2010 pentru a adapta dispozițiile acestuia în vederea integrării coridoarelor de transport feroviar de marfă în coridoarele europene de transport.

(102) Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 ar trebui abrogat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I

Principii generale

Articolul 1

Obiect

- (1) Prezentul regulament stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport alcătuită dintr-o rețea globală, o rețea centrală și o rețea centrală extinsă, rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă urmând să se bazeze pe rețeaua globală.
- (2) Prezentul regulament identifică coridoarele europene de transport care au cea mai mare importanță strategică pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene și a proiectelor de interes comun și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport.
- (3) Prezentul regulament stabilește prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și prevede măsuri pentru implementarea rețelei transeuropene de transport.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

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

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „proiect de interes comun” înseamnă orice proiect desfășurat în temeiul prezentului regulament;

2. „țară învecinată” înseamnă o țară terță care intră în domeniul de aplicare al politicii europene de vecinătate, al politicii de extindere și al Spațiului Economic European, al Asociației Europene a Liberului Schimb sau al Acordului comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte²⁶;
3. „regiune NUTS” înseamnă o regiune astfel cum este stabilită în Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului²⁷ și cum este clasificată în anexa I din respectivul regulament;
4. „tronson transfrontalier” înseamnă tronsonul care asigură continuitatea unui proiect de interes comun de ambele părți ale unei frontiere, situat între nodurile urbane cele mai apropiate de frontiera a două state membre sau între un stat membru și o țară învecinată;
5. „blocaj” înseamnă o barieră fizică, tehnică, funcțională, operațională sau administrativă ce antrenează o întrerupere a sistemului, inclusiv congestia sau oprirea sistematică a traficului, de natură să afecteze continuitatea fluxurilor de trafic pe distanțe lungi sau a fluxurilor de trafic transfrontaliere;
6. „nod urban” înseamnă o zonă urbană unde elemente ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport de pasageri și de marfă, de exemplu porturi, inclusiv terminale pentru pasageri, aeroporturi, gări feroviare, terminale de autobuz și terminale multimodale de marfă amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, sunt conectate la alte elemente ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local, inclusiv la infrastructura pentru modurile active de transport;

²⁶ JO L 149, 30.4.2021, p. 10.

²⁷ Regulamentul (CE) nr. 1059/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 mai 2003 privind instituirea unui nomenclator comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS) (JO L 154, 21.6.2003, p. 1).

7. „rețea izolată” înseamnă o rețea feroviară a unui stat membru sau o parte a acesteia, cu un ecartament al liniilor diferit de ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm;
8. „transport multimodal” înseamnă transportul de pasageri sau de marfă, sau ambele, prin utilizarea a două sau mai multe moduri de transport;
9. „serviciu digital de mobilitate multimodală” înseamnă „serviciu de mobilitate digital multimodal” astfel cum este definit la articolul 4 punctul 24 din Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului²⁸;
10. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea infrastructurii, inclusiv a infrastructurii digitale din cadrul unui mod sau segment de transport și dintre diferite moduri de transport, inclusiv prin prisma tuturor condițiilor normative, tehnice, administrative și operaționale, de a permite fluxuri de trafic și de informații sigure și neîntrerupte care ating nivelurile necesare de performanță pentru respectivul mod sau segment al infrastructurii;
11. „nod multimodal pentru pasageri” înseamnă un punct de legătură între cel puțin două moduri de transport pentru pasageri, care asigură informații referitoare la călătorie, acces la transportul public și transferuri între moduri, cum ar fi stațiile de tip parchează și călătorește, și care acționează ca interfață în interiorul nodurilor urbane și între acestea și între nodurile urbane și rețelele de transport pe distanțe mai lungi;

²⁸ 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).

12. „terminal multimodal de marfă” înseamnă o structură prevăzută cu echipamente pentru transbordarea între cel puțin două moduri de transport sau între două sisteme feroviare diferite și pentru depozitarea temporară a mărfurilor, cum ar fi terminale în porturi interioare sau maritime, de-a lungul căilor navigabile interioare și în aeroporturi, precum și terminale feroviar-rutiere;
13. „plan de mobilitate urbană durabilă” sau „PMUD” înseamnă un document de planificare strategică a mobilității, care vizează îmbunătățirea, în mod durabil, a accesibilității zonei urbane funcționale și a mobilității în interiorul acesteia, incluzând zonele de transfer în respectiva zonă urbană sau în proximitatea acesteia, pentru persoane, întreprinderi și bunuri, în special în vederea îmbunătățirii calității vieții;
14. „mod activ” înseamnă transportul de persoane sau de marfă, prin mijloace nemotorizate, pe baza activității fizice umane, inclusiv cu vehicule cu propulsie electrică auxiliară, astfel cum sunt menționate la articolul 2 alineatul (2) litera (h) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului²⁹;

²⁹ Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

15. „sisteme TIC în domeniul transporturilor” înseamnă sisteme și aplicații de tehnologie a informației și comunicațiilor care utilizează tehnologii de informare, de comunicare, de navigare sau de poziționare ori localizare, inclusiv tehnologii spațiale, care permit prelucrarea, stocarea și schimbul de date și informații necesare pentru a gestiona în mod eficace infrastructura, mobilitatea și traficul în cadrul rețelei transeuropene de transport, pentru a transmite informații relevante către autorități și pentru a oferi servicii cu valoare adăugată cetățenilor, expeditorilor și operatorilor, inclusiv sisteme pentru o utilizare a rețelei în condiții de reziliență, securitate, siguranță, protecție a mediului și eficiență din punctul de vedere al capacității; acestea includ sistemele, tehnologiile și serviciile menționate la punctele 16-22 și pot include, de asemenea, dispozitive de bord împreună cu componentele de infrastructură sau digitale aferente;
16. „sisteme de transport inteligente” sau „STI” înseamnă „sisteme de transport inteligente” astfel cum sunt definite la articolul 4 punctul 1 din Directiva 2010/40/UE;
17. „sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime” sau „VTMIS” înseamnă „sistemul de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime” instituit prin Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului³⁰;

³⁰ 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).

18. „servicii de informații fluviale” sau „RIS” înseamnă „servicii de informații fluviale” astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (a) din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului³¹;
19. „mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” sau EMSWe” înseamnă „mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului³²;
20. „sistem de management al traficului aerian/sistem de servicii de navigație aeriană” sau „sistem ATM/ANS” înseamnă un „sistem ATM/ANS” astfel cum este definit la articolul 3 punctul 7 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului³³;

³¹ 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).

³² Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (JO L 198, 25.7.2019, p. 64).

³³ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

21. „sistem european de management al traficului feroviar” sau „ERTMS” înseamnă „sistem european de management al traficului feroviar (ERTMS)” astfel cum este definit la punctul 2.2 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei³⁴ și, în contextul termenelor de punere în aplicare, se referă la sistemul de protecție a trenurilor de clasă A și la orice sistem radio de clasă A prevăzut în respectivul regulament;
22. „sistem ERTMS bazat pe comunicații radio” înseamnă aplicația de nivel 2 a Sistemului european de control și comandă al trenului (ETCS) care nu necesită semnale de cale și care utilizează un sistem radio de clasă A pentru a transmite date privind siguranța și alte tipuri de date între calea de rulare și tren, în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei;
23. „sisteme de clasă B” înseamnă „sisteme de clasă B” astfel cum sunt definite la punctul 3 din anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei;
24. „port maritim” înseamnă un „port maritim” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 16 din Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului³⁵;

³⁴ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/1695 al Comisiei din 10 august 2023 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (UE) 2016/919 (JO L 222, 8.9.2023, p. 380).

³⁵ Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (JO L 057, 3.3.2017, p. 1).

25. „transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă circulația mărfurilor și a pasagerilor pe mare între porturi situate în apele geografice ale unuia sau mai multor state membre sau între un port situat în apele statelor membre și un port situat în apele unei țări terțe adiacente care are țărm la mările învecinate cu apele teritoriale ale unuia sau mai multor state membre;
26. „informații electronice referitoare la transportul de mărfuri” sau „eFTI” înseamnă „informații electronice referitoare la transportul de mărfuri” astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 4 din Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului³⁶;
27. „Cerul unic european” sau „SES” înseamnă sistemele instituite în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 549/2004³⁷, (CE) nr. 550/2004³⁸, (CE) nr. 551/2004³⁹ și (UE) 2018/1139 ale Parlamentului European și ale Consiliului având drept obiective consolidarea normelor de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian și ale serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general în Europa;
28. „vertiport” înseamnă o zonă utilizată pentru decolarea și aterizarea aeronavelor cu decolare și aterizare verticală (VTOL);

³⁶ Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (JO L 249, 31.7.2020, p. 33).

³⁷ 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).

³⁸ 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 (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

³⁹ 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 (regulament privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

29. „poziție de staționare cu contact” înseamnă o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei aeroportuare echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;
30. „poziție de staționare la distanță” înseamnă o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei aeroportuare care nu este echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;
31. „proiect SESAR” înseamnă proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de punere în practică a SESAR;
32. „cosmodrom” înseamnă o instalație pentru testarea și lansarea vehiculelor spațiale;
33. „proiect feroviar european” înseamnă un proiect al întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, instituite prin Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului⁴⁰, sau al predecesoarei acesteia, întreprinderea comună Shift2Rail;
34. „Plan general european de management al traficului aerian” (Planul general european pentru ATM) înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului⁴¹, astfel cum a fost modificat ulterior;

⁴⁰ Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului din 19 noiembrie 2021 de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 219/2007, (UE) nr. 557/2014, (UE) nr. 558/2014, (UE) nr. 559/2014, (UE) nr. 560/2014, (UE) nr. 561/2014 și (UE) nr. 642/2014 (JO L 427, 30.11.2021, p. 17).

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

35. „structura de governanță a transportului feroviar de marfă” înseamnă organismele de governanță menționate la articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010;
36. „întreținere” înseamnă lucrările menite să mențină starea și capacitatea infrastructurii existente pe durata sa de viață, într-un mod care să îi asigure un nivel de servicii adaptat fluxului de trafic și un nivel ridicat de siguranță;
37. „analiză cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic” înseamnă o evaluare ex-ante cuantificată a valorii unui proiect, realizată pe baza unei metodologii recunoscute, care ține seama de toate beneficiile și costurile sociale, economice, sanitare, climatice și de mediu relevante; analiza beneficiilor și a costurilor climatice și de mediu se bazează pe evaluarea impactului asupra mediului efectuată în temeiul Directivei 2011/92/UE;
38. „combustibili alternativi” înseamnă „combustibili alternativi” astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (UE) 2023/1804;
39. „spațiu de parcare sigur și securizat” înseamnă un spațiu de parcare accesibil conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport de marfă sau de persoane, care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului⁴² și care a fost certificat în conformitate cu standardele și procedurile Uniunii, prevăzute la articolul 8a alineatul (2) din regulamentul respectiv;

⁴² Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

40. „sistem de cântărire în mers” înseamnă un sistem automat amplasat pe infrastructura rutieră în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație asupra cărora există suspiciuni de depășire a limitelor de greutate relevante, în conformitate cu Directiva 96/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴³;
41. „decizie de autorizare a unui proiect” înseamnă o decizie sau un ansamblu de decizii, inclusiv cu caracter administrativ, luate simultan sau succesiv de una sau mai multe autorități ale unui stat membru, cu excepția autorităților competente să se pronunțe cu privire la o cale de atac administrativă sau a instanțelor, în temeiul sistemului juridic național și al dreptului administrativ intern, prin care se stabilește dacă un inițiator de proiect are sau nu are dreptul să implementeze un proiect în zona geografică în cauză în cadrul rețelei centrale, al rețelei centrale extinse sau al rețelei globale, fără a aduce atingere niciunei decizii luate în contextul unei căi de atac administrative sau judiciare.

Articolul 4

Obiective ale rețelei transeuropene de transport

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

⁴³ Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

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

(a) durabilitate, prin:

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

(b) coeziune, prin:

- (i) accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii, acordând o atenție deosebită regiunilor ultraperiferice și altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și zonelor slab populate;
- (ii) reducerea decalajelor în ceea ce privește calitatea infrastructurii și promovarea interoperabilității între sistemele digitale ale tuturor modurilor de transport, cu o capacitate de rețea adecvată, între regiuni și între statele membre;
- (iii) atât pentru traficul de pasageri, cât și pentru traficul de marfă, interconexiunea și coordonarea eficientă între infrastructura de transport pentru traficul pe distanțe lungi și pentru traficul regional și local, pentru a facilita serviciile de transport, inclusiv în nodurile urbane; sau
- (iv) o infrastructură de transport care să reflecte situațiile specifice din diferite părți ale Uniunii și care să prevadă o acoperire echilibrată a tuturor regiunilor europene;

(c) eficiență, prin:

- (i) eliminarea blocajelor de infrastructură și completarea legăturilor lipsă atât în cadrul infrastructurilor de transport, cât și la punctele de conexiune dintre ele, pe teritoriile statelor membre și între acestea, mai ales pe tronsoanele transfrontaliere, și conectarea, după caz, la rețeaua transeuropeană de transport în țările terțe;

- (ii) eliminarea blocajelor în materie de interoperabilitate, inclusiv a lacunelor ce țin de digitalizare;
 - (iii) interoperabilitatea rețelelor naționale, regionale și locale de transport;
 - (iv) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport, inclusiv în nodurile urbane;
 - (v) promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care să contribuie la stimularea creșterii economice și a competitivității;
 - (vi) utilizarea mai eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente aflate în funcțiune, de exemplu în sectorul feroviar;
 - (vii) aplicarea, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, a unor concepte tehnologice și operaționale și a unor sisteme digitale care să fie interoperabile și inovatoare; sau
 - (viii) o mai bună coordonare între statele membre în ceea ce privește lucrările de infrastructură din proiectele transfrontaliere;
- (d) creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin:
- (i) asigurarea accesibilității pentru utilizatori și satisfacerea nevoilor acestora în materie de mobilitate și transport, ținând seama în special de nevoile persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate, inclusiv ale persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă și ale persoanelor care locuiesc în regiuni îndepărtate, inclusiv în regiuni ultraperiferice și alte regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și muntoase, precum și în zone slab populate;

- (ii) asigurarea unor standarde de siguranță, de securitate și de calitate înaltă, inclusiv a calității serviciilor pentru toți utilizatori, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de marfă;
- (iii) sprijinirea calității, eficienței și durabilității unor servicii de transport care trebuie să fie accesibile și la prețuri convenabile;
- (iv) sprijinirea unei mobilități care să fie adaptată la schimbările climatice și rezilientă la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om și care să faciliteze o intervenție eficientă și rapidă a serviciilor de urgență și de salvare, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă;
- (v) asigurarea rezilienței infrastructurii, în special pe tronsoanele transfrontaliere;
- (vi) oferirea unor soluții alternative de transport, inclusiv utilizând alte moduri de transport, în cazul perturbărilor la nivelul rețelei;
- (vii) sprijinirea modurilor active de mobilitate prin îmbunătățirea accesibilității și a calității infrastructurii aferente, ameliorând astfel siguranța și sănătatea utilizatorilor activi ai infrastructurii și promovând beneficiile ecologice ale modurilor respective.
- (viii) sprijinirea mobilității fluide în Uniune; sau
- (ix) garantarea unei întrețineri adecvate menite să asigure, pentru infrastructura existentă și pe durata sa de viață, un nivel de servicii adaptat fluxului de trafic și un nivel ridicat de siguranță.

Articolul 5

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

- (1) Rețeaua transeuropeană de transport este planificată, dezvoltată și exploatată într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor și în conformitate cu cerințele de mediu aplicabile la nivelul Uniunii și la nivel național, prin:
- (a) dezvoltarea de noi infrastructuri, îmbunătățirea și întreținerea infrastructurii de transport existente, în special prin includerea întreținerii pe întreaga durată de viață a infrastructurii în faza de planificare a construcției sau a îmbunătățirii infrastructurii, precum și prin menținerea în funcțiune a infrastructurii;
 - (b) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;
 - (c) instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, contribuind astfel la implementarea tehnologiilor de decarbonizare;
 - (d) implementarea de noi tehnologii și sisteme TIC în domeniul transporturilor având drept scop menținerea sau îmbunătățirea performanței infrastructurii, în cazul în care o astfel de implementare se justifică din punct de vedere economic sau este necesară pentru îmbunătățirea siguranței și a securității;
 - (e) optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității și a traficului, promovarea multimodalității și a trecerii la modele de mobilitate mai durabile, inclusiv dezvoltarea unor servicii de transport multimodal durabile, atractive și eficiente;

- (f) luarea în considerare și optimizarea eventualelor sinergii cu alte rețele, în special cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații, inclusiv, după caz, întreaga rețea electrică, pentru a asigura coerența între planificarea infrastructurii de reîncărcare și planificarea rețelei corespunzătoare, precum și luarea în considerare a posibilelor sinergii cu infrastructura cu dublă utilizare identificate în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia” adoptate de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023 și în orice alt document ulterior de revizuire a cerințelor respective aprobat după aceea, precum și cu infrastructura pentru biciclete, incluzând piste pentru biciclete pe distanțe lungi;
- (g) dezvoltarea unei infrastructuri verzi, durabile și reziliente la schimbările climatice, luând în considerare modurile active, și promovarea de noi tehnologii ce urmăresc să decarbonizeze construcția infrastructurii de transport, inclusiv prin utilizarea de materiale eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor și rezistente la schimbările climatice, menite să reducă cât de mult posibil impactul negativ asupra sănătății cetățenilor care trăiesc în zonele învecinate rețelei și asupra mediului, inclusiv din cauza poluării aerului și a poluării sonore, precum și degradarea ecosistemelor; și

- (h) luarea în considerare în mod adecvat a rezilienței rețelei de transport și a infrastructurii și serviciilor acesteia, în special pe tronsoanele transfrontaliere, în ceea ce privește atât schimbările climatice și contextul geopolitic, cât și pericolele naturale și dezastrele provocate de om, precum și perturbările, intenționate sau nu, cu scopul de a face față aceste provocări și de a permite un răspuns adecvat la aceste perturbări și o redresare rapidă, precum și cu scopul de a facilita lanțurile de aprovizionare.
- (2) În contextul planificării și dezvoltării rețelei transeuropene de transport, statele membre pot adapta alinierea detaliată a rutelor în ceea ce privește tronsoanele, luând în considerare circumstanțele specifice din diferitele părți ale Uniunii, cum ar fi caracteristicile topografice ale regiunilor în cauză și considerentele de mediu, asigurând în același timp respectarea dispozițiilor prezentului regulament. O astfel de adaptare nu depășește ceea ce este permis prin decizia relevantă de autorizare a proiectului în conformitate cu cerința prevăzută la articolul 58 alineatul (1) litera (g).

- (3) Evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor se efectuează în conformitate cu Directiva 92/43/CEE a Consiliului⁴⁴, cu Directivele 2000/60/CE⁴⁵, 2001/42/CE⁴⁶, 2002/49/CE⁴⁷, 2009/147/CE⁴⁸ ale Parlamentului European și ale Consiliului și cu Directiva 2011/92/UE. În cazul acestor proiecte de interes comun pentru care procesul de achiziții publice cu privire la o evaluare de mediu nu a fost încă inițiat până la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament], ar trebui evaluată și conformitatea lor cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ”.

Articolul 6

Dezvoltare treptată a rețelei transeuropene de transport

- (1) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (5) și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, rețeaua transeuropeană de transport este dezvoltată treptat în trei etape:
- (a) finalizarea unei rețele centrale până la 31 decembrie 2030;

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental (JO L 189, 18.7.2002, p. 12).

⁴⁸ Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice (JO L 20, 26.1.2010, p. 7).

- (b) finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și
- (c) finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.

Dezvoltarea rețelei transeuropene de transport se realizează, în special, prin implementarea unei structuri pentru rețeaua respectivă pe baza unei abordări metodologice coerente și transparente, alcătuită dintr-o rețea centrală, o rețea centrală extinsă și o rețea globală, cu noduri de transport și noduri urbane ca puncte de legătură multimodale între rețelele de trafic pe distanțe lungi și rețelele de transport regional și local.

- (2) Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.
- (3) Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei transeuropene de transport care trebuie dezvoltate în mod prioritar și finalizate în conformitate cu termenele prevăzute la alineatul (1) pentru a se realiza obiectivele de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport.

Articolul 7

Coridoare europene de transport

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

Articolul 8

Proiecte de interes comun

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

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

- (7) Statele membre depun toate eforturile posibile astfel încât proiectele de interes comun să fie implementate cu eficacitate și în timp util.
- (8) Atunci când aplică analiza cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, statele membre urmează o abordare recunoscută și armonizată pentru a permite o evaluare transparentă și comparativă a respectivelor proiecte.

Articolul 9

Cooperare cu țările terțe

- (1) Uniunea poate coopera cu țările terțe cu scopul de a conecta rețeaua transeuropeană de transport la rețelele lor de infrastructură prin intermediul proiectelor de interes comun, după caz, în vederea consolidării creșterii economice durabile și a competitivității, în special pentru:
 - (a) promovarea extinderii la țările terțe a politicii privind rețeaua transeuropeană de transport, împreună cu alte politici conexe ale Uniunii, mai ales din domeniul mediului și al protecției climei;
 - (b) asigurarea conexiunii între rețeaua transeuropeană de transport și rețelele de transport ale țărilor terțe la punctele de trecere a frontierei, inclusiv pe teritoriul unei țări terțe care face parte din coridorul european de transport, pentru a garanta fluiditatea fluxurilor de trafic, a verificărilor la frontieră, a supravegherii frontierelor și a altor proceduri de control la frontieră;

- (c) asigurarea pe teritoriul țărilor terțe a conexiunii între rețeaua transeuropeană de transport și rețelele de transport ale respectivelor țări terțe, mai ales cu scopul de a facilita, după caz, transportul feroviar cu țările terțe;
- (d) completarea infrastructurii de transport din țări terțe care face legătura între părți ale rețelei transeuropene de transport din Uniune;
- (e) promovarea interoperabilității rețelei transeuropene de transport și a rețelelor țărilor terțe;
- (f) facilitarea transportului maritim și promovarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte cu țările terțe, cu condiția ca acestea să nu contribuie la relocarea emisiilor de dioxid de carbon;
- (g) facilitarea transportului pe căi navigabile interioare cu țările terțe;
- (h) 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 management al traficului aerian;
- (i) conectarea și punerea în aplicare a sistemelor TIC în domeniul transporturilor în aceste țări terțe; și
- (j) promovarea decarbonizării transporturilor, în special prin instalarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi în țările terțe, în vederea instituirii unei rețele continue conectate cu rețeaua transeuropeană de transport.

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

Capitolul II

Dispoziții generale

Articolul 10

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

- (1) Rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală:
 - (a) sunt cele indicate pe hărțile din anexa I și în listele din anexa II;
 - (b) sunt specificate într-o mai mare măsură prin descrierea componentelor infrastructurii;

- (c) îndeplinesc cerințele privind infrastructurile de transport stabilite în prezentul capitol și în capitolele III și IV; și
 - (d) constituie baza pentru identificarea proiectelor de interes comun.
- (2) Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei transeuropene de transport care trebuie dezvoltate în mod prioritar pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua transeuropeană de transport.
- Trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2021/1153 se interpretează ca incluzând „rețeaua centrală extinsă” în sensul prezentului regulament.
- Trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2023/1804 se interpretează ca trimiteri la „rețeaua centrală” în sensul prezentului regulament.
- Trimiterile la „rețeaua globală” din Regulamentul (UE) 2023/1804 ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală extinsă” și la „rețeaua globală” în sensul prezentului regulament.
- (3) Nodurile rețelei sunt prevăzute în anexa II și includ nodurile urbane și nodurile de transport (aeroporturi, porturi maritime și interioare, terminale feroviar-rutiere și terminale de-a lungul căilor navigabile interioare).

- (4) Statele membre adoptă măsurile adecvate pentru rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală care trebuie dezvoltate în vederea respectării prezentului regulament până la datele prevăzute la articolul 6 alineatul (1), cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.

Articolul 11

Dispoziții generale privind coridoarele europene de transport

- (1) Cele nouă coridoare europene de transport indicate pe hărțile din anexa III sunt următoarele:
- (a) Atlantic;
 - (b) Marea Baltică-Marea Neagră-Marea Egee;
 - (c) Marea Baltică-Marea Adriatică;
 - (d) Mediteranean;
 - (e) Marea Nordului-Rin-Mediteranean;
 - (f) Marea Nordului-Baltic;

- (g) Rin-Dunăre;
 - (h) Scandinav-Mediteraneeen;
 - (i) Balcanii de Vest-estul Mării Mediterane.
- (2) Statele membre adoptă măsurile adecvate pentru coridoarele europene de transport care trebuie dezvoltate în vederea respectării prezentului regulament, până la 31 decembrie 2030 pentru infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală și până la 31 decembrie 2040 pentru infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală extinsă, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.
- (3) Sub rezerva aprobării statului membru în cauză în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 62 din prezentul regulament pentru a modifica, în limitele prevăzute la articolul 7 din prezentul regulament, alinierea coridoarelor europene de transport din anexa III la prezentul regulament, pentru a ține seama de evoluția principalelor fluxuri comerciale și a traficului sau de modificări substanțiale la nivelul rețelei. În ceea ce privește modificările alinierilor coridoarelor care afectează părțile situate pe teritoriile țărilor învecinate, astfel de acte delegate se bazează pe acorduri la nivel înalt privind rețelele infrastructurilor de transport încheiate între Uniune și țările învecinate în cauză.

Articolul 12

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

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

- (e) implementarea infrastructurii necesare pentru a asigura o circulație fluidă a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și a navelor și aeronavelor care utilizează combustibili ce contribuie la reducerea emisiilor și la sporirea securității energetice;
- (f) promovarea utilizării eficiente, fluide și durabile a infrastructurii și, după caz, creșterea capacității;
- (g) menținerea în funcțiune a infrastructurii existente și îmbunătățirea sau menținerea nivelului său de calitate în ceea ce privește siguranța, securitatea, eficiența sistemului de transport și a operațiunilor de transport, reziliența la schimbările climatice și la dezastre, performanța de mediu și continuitatea fluxurilor de trafic;
- (h) îmbunătățirea calității serviciilor și a condițiilor sociale pentru lucrătorii din transporturi, a accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și pentru alte persoane aflate în situații de vulnerabilitate, prevenind și atenuând sărăcia în materie de transporturi;
- (i) îmbunătățirea digitalizării, permiterea punerii în aplicare digitale în conformitate cu dreptul Uniunii și dezvoltarea automatizării, în special prin punerea în aplicare și implementarea unor sisteme TIC în domeniul transporturilor; sau
- (j) atunci când este necesar și ținând seama de cerințele constituționale ale anumitor state membre, adaptarea infrastructurii la o dublă utilizare pentru a răspunde atât nevoilor civile, cât și celor de apărare, acordând o atenție deosebită itinerariilor necesare pentru deplasările rapide și de amploare ale forțelor militare.

- (2) Pentru completarea măsurilor prevăzute la alineatul (1), se acordă o atenție deosebită măsurilor necesare pentru:
- (a) contribuirea la atenuarea expunerii zonelor urbane și, după caz, a zonelor sensibile dens populate la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier;
 - (b) optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității, prin managementul traficului și prin creșterea performanței operaționale;
 - (c) contribuirea la obținerea de efecte pozitive asupra sănătății și mediului prin promovarea utilizării modurilor active de mobilitate datorită dezvoltării infrastructurii corespunzătoare pentru mersul cu bicicleta și mersul pe jos;
 - (d) asigurarea, pentru toți participanții de pe piață, a unui acces nediscriminatoriu la infrastructura rețelei transeuropene de transport; sau
 - (e) asigurarea trecerii eficiente a frontierei pentru transportul de marfă, ținând seama de timpul de așteptare.

Articolul 13

Priorități generale privind coridoarele europene de transport

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

- (a) dezvoltarea unei rețele de transport feroviar de marfă de înaltă performanță, fluide și pe deplin interoperabile la nivelul Uniunii;
- (b) dezvoltarea unei rețele interoperabile de transport feroviar de călători de înaltă performanță, inclusiv de mare viteză, care să conecteze nodurile urbane din toată Uniunea;
- (c) dezvoltarea unei infrastructuri eficiente de transport aerian și pe căi navigabile interioare și a unei infrastructuri de transport maritim bine integrate în spațiul maritim european;
- (d) dezvoltarea unei rețele de drumuri sigure și securizate, care să beneficieze de o capacitate suficientă de infrastructuri pentru combustibili alternativi, precum și de zone de parcare sigure și securizate;
- (e) dezvoltarea unor soluții în materie de transport multimodal și interoperabil;
- (f) promovarea integrării intermodale a întregului lanț logistic, care să se interconecteze eficient în nodurile de transport și în nodurile urbane;
- (g) implementarea infrastructurii necesare pentru a asigura o circulație fluidă a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și a navelor și aeronavelor care utilizează combustibili ce contribuie la reducerea emisiilor și la sporirea securității energetice;

- (h) implementarea sistemelor TIC în domeniul transporturilor pentru toate modurile de transport din rețea, după caz, pentru a asigura o utilizare eficientă a infrastructurii și pentru a permite schimbul de informații digitale; sau
- (i) îmbunătățirea conexiunilor dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele de infrastructură ale țărilor terțe, după caz.

Capitolul III

Dispoziții comune

SECȚIUNEA 1

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT FEROVIIAR

Articolul 14

Componente ale infrastructurii

- (1) Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special:
 - (a) liniile de cale ferată, inclusiv:
 - (i) șinele;
 - (ii) macazurile;
 - (iii) trecerile la nivel;

- (iv) liniile abătute;
 - (v) tunelurile;
 - (vi) podurile; și
 - (vii) infrastructura pentru atenuarea impactului asupra mediului;
- (b) gările situate de-a lungul liniilor de cale ferată indicate în anexa I pentru transferul călătorilor în cadrul modului de transport feroviar, precum și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;
- (c) infrastructurile de servicii feroviare situate de-a lungul liniilor de cale ferată indicate în hărțile din anexa I, altele decât gările de călători, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 11 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁹, în special stațiile de triaj, stațiile de formare a trenurilor, infrastructurile de manevrare, liniile de garare, infrastructurile de întreținere, alte infrastructuri tehnice, cum ar fi instalațiile de curățare și de spălare, infrastructurile de intervenție și de realimentare cu combustibil, precum și instalațiile de schimbare automată a ecartamentului pentru transportul feroviar;
- (d) conexiunile rutelor de acces feroviar până la terminalele multimodale de marfă conectate prin calea ferată, inclusiv rutele de acces feroviar până la terminalele multimodale de marfă din porturile interioare și maritime și din aeroporturi, precum și rutele de acces feroviar până la stațiile de triaj, astfel cum sunt menționate la punctul 2 litera (c) din anexa II la Directiva 2012/34/UE;

⁴⁹ 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).

- (e) elementele de control-comandă și semnalizare de cale;
 - (f) infrastructura energetică de cale;
 - (g) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi;
 - (h) echipamentele asociate; și
 - (i) sistemele TIC în domeniul transporturilor.
- (2) Printre echipamentele tehnice asociate liniilor de cale ferată se pot număra sistemele de electrificare, echipamentele pentru urcarea și coborârea călătorilor și pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor în gări și terminale, precum și tehnologii inovatoare în faza de implementare.

Articolul 15

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

- (1) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei globale respectă:
- (a) Directiva (UE) 2016/797 și actele sale de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia cu scopul de a asigura interoperabilitatea rețelei globale; și

- (b) cerințele specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) adoptate în temeiul articolelor 4 și 5 din Directiva (UE) 2016/797, fără a aduce atingere derogărilor prevăzute la articolul 7 alineatul (1) din directiva respectivă.
- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura feroviară a rețelei globale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d):
- (a) este complet electrificată în ceea ce privește liniile de cale ferată și, în măsura în care acest lucru este necesar pentru operațiunile trenurilor electrice, în ceea ce privește liniile abătute;
 - (b) permite, fără o autorizație specială, o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 tone; și
 - (c) permite, fără o autorizație specială, exploatarea trenurilor de marfă cu o lungime a trenului de cel puțin 740 m (inclusiv locomotiva sau locomotivele). Această cerință este îndeplinită dacă, pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se poate aloca în fiecare zi cel puțin o trasă pe oră și pe direcție, în medie, în cazul în care o întreprindere feroviară solicită acest lucru.
- (3) Cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (b) și (c) se aplică numai liniilor din cadrul rețelei globale care:
- (a) conectează un terminal multimodal de marfă sau un port maritim sau interior cu cel mai apropiat punct de trecere al acestuia în rețeaua centrală de transport de marfă sau în rețeaua centrală extinsă de transport de marfă;
 - (b) constituie o linie de redirectionare a unei linii care face parte din rețeaua centrală de transport de marfă sau din rețeaua centrală extinsă de transport de marfă; sau

- (c) exploatează peste zece trenuri de marfă pe zi, în medie, în ambele direcții, pe baza datelor pentru anul precedent înainte de notificare.

Până la ... [trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre notifică Comisiei liniile în cauză. În cazul tronsoanelor transfrontaliere, o astfel de notificare se emite cu acordul celorlalte state membre vizate.

- (4) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura feroviară a rețelei globale pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) și care este conectată la liniile de cale ferată utilizate pentru transportul de marfă astfel cum se menționează la articolul 15 alineatul (3) îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (a), (b) și (c) de la prezentul articol, cu excepția cazului în care, în ceea ce privește cerințele prevăzute la alineatul (2) litera (c) de la prezentul articol, Comisia a acordat o derogare de la aplicarea articolului 38 alineatul (3) în temeiul articolului 38 alineatul (4).
- (5) Statele membre se asigură că, în cazul construirii unei noi linii pe infrastructura feroviară a rețelei globale, se respectă cerința prevăzută la alineatul (2) litera (a), până la 31 decembrie 2040. Proiectele pentru s-a inițiat evaluarea impactului asupra mediului înainte de ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament] sunt scutite de această obligație.
- (6) Cerințele prevăzute la alineatele (2)-(4) nu se aplică rețelelor izolate.

- (7) Fără a aduce atingere alineatului (6), la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele minime menționate la prezentul articol din motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau a biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau cu statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității și continuității rețelei feroviare, după caz. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.

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

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

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

Articolul 16

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

- (1) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă dispozițiile articolului 15 alineatul (1).
- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de marfă:
 - (a) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b);

- (b) permite, fără o autorizație specială, exploatarea trenurilor de marfă cu o lungime a trenului de cel puțin 740 m (inclusiv locomotiva sau locomotivele). Această cerință este îndeplinită dacă sunt respectate cel puțin următoarele condiții:
- (i) pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se pot aloca cel puțin o trasă la două ore pe fiecare direcție și nu mai puțin de 24 de trase pe zi, în cazul în care o întreprindere feroviară solicită acest lucru;
 - (ii) pe tronsoanele cu o singură linie, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se pot aloca cel puțin o trasă la trei ore pe fiecare direcție și nu mai puțin de 12 trase pe zi, în cazul în care o întreprindere feroviară solicită acest lucru; și
- (c) pentru tronsoanele feroviare care leagă terminalele multimodale de marfă din două noduri urbane sau terminalul multimodal de marfă al unui nod urban și un punct de trecere a frontierei, peste 75 % din lungimea fiecărui tronson feroviar este proiectată pentru o viteză de cel puțin 100 km/h pentru trenurile de marfă de pe liniile de transport de marfă ale rețelei centrale extinse.
- (3) Statele membre se asigură că, în cazul construirii unei noi linii pe infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, se respectă cerința prevăzută la articolul 15 alineatul (2) litera (a), până la 31 decembrie 2030. Proiectele pentru s-a inițiat evaluarea impactului asupra mediului înainte de ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament] sunt scutite de această obligație.

- (4) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de persoane:
- (a) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (a) în ceea ce privește liniile aferente transportului de persoane din cadrul rețelei centrale extinse; și
 - (b) pentru tronsoanele feroviare care leagă terminalele multimodale de pasageri din două noduri urbane sau terminalele multimodale de pasageri ale unui nod urban și un punct de trecere a frontierei, peste 75 % din lungimea fiecărui tronson feroviar este proiectată pentru o viteză de cel puțin 160 km/h pentru trenurile de călători de pe liniile de transport de călători ale rețelei centrale extinse.
- (5) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) și la alineatul (2) litera (b) de la prezentul articol, cu excepția cazului în care, în ceea ce privește cerințele prevăzute la alineatul (2) litera (b) de la prezentul articol, s-a acordat o derogare de la aplicarea articolului 38 alineatul (3) în temeiul articolului 38 alineatul (4).
- (6) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, infrastructura feroviară a rețelei centrale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d):
- (a) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de marfă: îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (a), (b) și (c) de la prezentul articol; și

- (b) pentru liniile care fac parte din rețeaua de transport de persoane: îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (a).
- (7) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura feroviară care face parte din rețeaua centrală pentru transportul de persoane, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (4) litera (b) de la prezentul articol.
- (8) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, liniile pentru transportul de marfă care fac parte din infrastructura feroviară a rețelei centrale sau a rețelei centrale extinse, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), permit circulația trenurilor de marfă care transportă semiremorci standard de până la 4 m înălțime, încărcate la o înălțime de cel puțin 27 cm deasupra părții superioare a șinei pe coridoarele europene de transport de pe teritoriile lor.

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

- (a) există cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă și care permite exploatarea neîntreruptă a trenurilor pe teritoriul unui stat membru și pe liniile transfrontaliere cu fiecare stat membru învecinat;

- (b) există cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă către cel puțin un terminal feroviar-rutier sau un terminal multimodal de marfă situat într-un port maritim sau adiacent unui port maritim care face parte din coridorul european de transport pe teritoriul unui stat membru; și
- (c) există cel puțin o linie directă care îndeplinește cerința respectivă către cel puțin unul dintre aceste puncte finale, în cazul în care unul sau mai multe puncte finale ale unui coridor sunt situate pe teritoriul unui stat membru.

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

Cel târziu până la ... [trei ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre notifică Comisiei liniile în cauză.

- (9) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, infrastructura feroviară a rețelei centrale pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) și la alineatul (2) litera (b) de la prezentul articol, cu excepția cazului în care, în ceea ce privește cerințele prevăzute la alineatul (2) litera (b) de la prezentul articol, Comisia a acordat o derogare de la aplicarea articolului 38 alineatul (3) în temeiul articolului 38 alineatul (4).

- (10) Cerințele prevăzute la alineatele (2)-(9) nu se aplică rețelelor izolate.
- (11) Fără a aduce atingere alineatului (10), la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele minime menționate la prezentul articol din motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau a biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau cu statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității și continuității rețelei feroviare, după caz. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.

Atunci când evaluează cererile de derogare de la cerința referitoare la transportul semiremorcilor prevăzută la alineatul (8), Comisia ia în considerare în special rezultatele analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, precum și potențiala perturbare a serviciilor cauzată de lucrările necesare pentru îndeplinirea cerinței respective.

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

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

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

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

Articolul 17

Ecartamentul nominal standard european al liniilor de cale ferată

- (1) Statele membre se asigură că orice nouă linie de cale ferată a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), prevede ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Această cerință este considerată îndeplinită atunci când trenurile cu ecartament de 1 435 mm pot circula pe infrastructură până la 31 decembrie 2030 pentru rețeaua centrală și până la 31 decembrie 2040 pentru rețeaua centrală extinsă. În sensul prezentului articol, „nouă linie de cale ferată” înseamnă orice linie pentru care lucrările de construcție nu au început până la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament].
- (2) Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, statele membre pe teritoriul cărora, la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament], nicio nouă linie de cale ferată nu este planificată să fie conectată la frontiera terestră a unui alt stat membru în conformitate cu anexa I elaborează un plan de identificare a noii linii de cale ferată care urmează să fie construită în conformitate cu ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Planul ține seama de impactul asupra operabilității cu statul membru sau statele membre învecinate, luând în considerare, cu precădere, posibila migrare a liniilor existente de cale ferată la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, în conformitate cu alineatul 3 de la prezentul articol. Planul include o analiză cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic care justifică decizia statului membru, acolo unde este cazul, de a nu construi infrastructură feroviară nouă în conformitate cu ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, precum și o evaluare a impactului asupra interoperabilității. Acest plan se transmite Comisiei până la ... [doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

- (3) Statele membre care au o rețea feroviară existentă sau o parte a acesteia cu un ecartament diferit de ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm efectuează, până la ... [doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], o evaluare care identifică liniile de cale ferată existente situate pe coridoarele de transport europene în vederea posibilei migrări a acestora la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm. Evaluarea este coordonată cu statul membru sau statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Evaluarea include o analiză cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic cu privire la viabilitatea posibilei migrări la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm și o evaluare a impactului asupra interoperabilității.

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

Primul și al doilea paragraf se aplică *mutatis mutandis* în cazul liniilor de cale ferată pentru care lucrările de construcție începuseră la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

- (4) Prioritățile în materie de planificare a infrastructurii și a investițiilor care rezultă din planurile menționate la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol se includ în primul plan de acțiune al coordonatorului european pentru un coridor european de transport din care fac parte liniile feroviare de transport de marfă cu ecartament diferit de ecartamentul nominal standard european, în conformitate cu articolul 54.
- (5) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă o derogare temporară de la cerințele menționate la alineatul (1) pentru noile linii de cale ferată din rețeaua centrală și din rețeaua centrală extinsă sau pentru o parte a acestora, ca urmare a rezultatelor negative ale analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic. Orice astfel de cerere de derogare se bazează pe o justificare corespunzătoare. Cererile de derogare sunt coordonate cu statul membru învecinat sau cu statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității și continuității rețelei feroviare, după caz. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.

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

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

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

Articolul 18
Sistemul european de management al traficului feroviar

- (1) Statele membre se asigură că:
- (a) ERTMS se instalează până la 31 decembrie 2040 în infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse și până la 31 decembrie 2050 în cea a rețelei globale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), asigurând totodată o implementare sincronizată și armonizată a ERTMS pe cale și la bordul trenurilor; și
 - (b) ERTMS se implementează pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) din rețeaua centrală extinsă până la 31 decembrie 2040 și din rețeaua globală până la 31 decembrie 2050 în cazul în care statul membru în cauză consideră, în coordonare cu părțile interesate relevante, în special cu administratorul de infrastructură, că astfel de echipamente sunt necesare.
- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030:
- (a) infrastructura feroviară a rețelei centrale, cu excepția conexiunilor menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (1); și
 - (b) ERTMS se implementează pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) din rețeaua centrală în cazul în care statul membru în cauză consideră, în coordonare cu părțile interesate relevante, în special cu administratorul de infrastructură, că astfel de echipamente sunt necesare.

- (3) Statele membre asigură dezafectarea sistemelor de clasă B până la 31 decembrie 2040 în rețeaua centrală, până la 31 decembrie 2045 în rețeaua centrală extinsă și până la 31 decembrie 2050 în rețeaua globală, cu condiția garantării unui nivel adecvat de siguranță, cu excepția tronsoanelor din nodurile urbane care sunt utilizate deopotrivă de trenurile suburbane de călători echipate cu sisteme specifice de protecție a trenurilor de clasă B.
- (4) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale este echipată cu sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio până la 31 decembrie 2050.
- (5) Statele membre se asigură că sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio este implementat în infrastructura feroviară a rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale începând cu 31 decembrie 2030, în cazul construirii unei noi linii, sau începând cu 31 decembrie 2040, în cazul modernizării sistemului de semnalizare.
- (6) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, sistemul ERTMS bazat pe comunicații radio este implementat pe conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d) din rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală în cazul în care statul membru în cauză consideră, în coordonare cu administratorul de infrastructură și cu ale părți interesate relevante, că astfel de echipamente sunt necesare. În cazul construirii unei linii noi, această implementare se asigură începând cu 31 decembrie 2030.
- (7) Cerințele prevăzute la alineatele (1)-(6) nu se aplică rețelelor izolate.

- (8) Fără a aduce atingere alineatului (7), la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări în ceea ce privește cerințele menționate la alineatele (1)-(6). Orice cerere de derogare se bazează pe un rezultat negativ al unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic și pe o evaluare a impactului asupra interoperabilității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau cu statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere. Derogările solicitate respectă cerințele Directivei (UE) 2016/797.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf, precum și impactul semnificativ al acesteia asupra interoperabilității. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.

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

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

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

Articolul 19

Priorități operaționale

- (1) Structura de guvernare a transportului feroviar de marfă depune toate eforturile posibile pentru a se asigura că, până la 31 decembrie 2030, pe coridoarele europene de transport, calitatea serviciilor furnizate întreprinderilor feroviare și cerințele tehnice și operaționale pentru utilizarea infrastructurii nu constituie o piedică în calea îndeplinirii următoarelor valori-țintă legate de performanța operațională a serviciilor de transport feroviar de marfă la nivelul coridoarelor europene de transport:
- (a) pentru fiecare tronson transfrontalier intern, timpul de staționare în cazul tuturor trenurilor de marfă care trec frontiera dintre două state membre nu depășește, în medie, 25 de minute, cu excepția tronsoanelor în care are loc o schimbare a ecartamentului sau unde verificările efectuate la o frontieră în care controalele nu au fost încă eliminate pentru traficul feroviar în conformitate cu punctul 1.2 din anexa VI la Regulamentul (UE) 2016/399 nu permit respectarea acestui interval de timp; timpul de staționare a unui tren pe un tronson transfrontalier înseamnă timpul suplimentar total de tranzit care poate fi atribuit existenței punctului de trecere a frontierei, indiferent de procedurile sau considerentele de natură infrastructurală, operațională, tehnică și administrativă; timpul de staționare nu include timpul care nu poate fi atribuit trecerii frontierei, cum ar fi procedurile operaționale efectuate în cadrul unor infrastructuri situate în apropierea punctului de trecere a frontierei, dar care nu sunt legate în mod intrinsec de acesta; și

- (b) cel puțin 75 % dintre trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul unui coridor de transport de marfă ajung la destinație sau la frontiera externă a Uniunii, dacă destinația lor se află în afara Uniunii, la ora programată sau cu o întârziere mai mică de 30 de minute din motive care pot fi imputate administratorului sau administratorilor de infrastructură ai Uniunii; întârzierile survenite în țările terțe care sunt traversate de trenuri de marfă și imputabile acestora nu sunt luate în considerare.
- (2) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că, până la 31 decembrie 2030 pentru liniile pentru transportul de marfă din rețeaua centrală, până la 31 decembrie 2040 pentru liniile pentru transportul de marfă din rețeaua centrală extinsă și până la 31 decembrie 2050 pentru liniile pentru transportul de marfă din rețeaua globală menționate la articolul 15 alineatul (3), se aplică următoarele condiții:
- (a) pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m (incluzând locomotiva sau locomotivele) li se pot aloca cel puțin două trase pe oră și pe direcție; și
 - (b) pe tronsoanele cu o singură linie, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m (incluzând locomotiva sau locomotivele) li se poate aloca cel puțin o trasă din două în două ore și pe direcție.

Articolul 20

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare

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

- (a) migrarea la ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm, dacă este cazul;
- (b) atenuarea impactului zgomotului și al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice;
- (c) îmbunătățirea siguranței trecerilor la nivel;
- (d) după caz, conectarea infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare;
- (e) sub rezerva unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, dezvoltarea infrastructurii pentru lungimi ale trenurilor mai mari de 740 m și de cel mult 1 500 m și o sarcină pe osie de 25,0 t la construirea și modernizarea liniilor de cale ferată destinate traficului de marfă;
- (f) dezvoltarea și implementarea tehnologiilor inovatoare pentru căile ferate, sprijinindu-se în special pe activitatea întreprinderii comune Shift2Rail și a întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, în special exploatarea automată a trenurilor, managementul avansat al traficului și conectivitatea digitală pentru călători, pe baza sistemului ERTMS și a cuplelor automate digitale, a conectivității bazate pe 5G și pe sateliți și a unităților de navigație inerțială pentru unitățile de geopoziționare ale ERTMS;

- (g) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii feroviare, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete și crearea de locuri de parcare pentru biciclete în apropierea gărilor, cu scopul de a promova modurile active de transport;
- (h) dezvoltarea unor tehnologii inovatoare privind combustibilii alternativi pentru căile ferate, cum ar fi hidrogenul sau trenurile alimentate cu baterii pentru tronsoanele care sunt exceptate de la cerința de electrificare;
- (i) pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prevederea unui standard de asigurare a circulației trenurilor de marfă care transportă semiremorci standard de până la 4 metri înălțime încărcate la o înălțime de 33 cm, fără nicio cerință suplimentară pentru autorizația specială de a furniza servicii; și
- (j) trecerea la calea ferată dublă pe tronsoanele de strângere a traficului care se confruntă cu bariere de capacitate.

SECȚIUNEA 2

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE

Articolul 21

Componente ale infrastructurii

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

- (b) canale;
- (c) lacuri și lagune;
- (d) infrastructuri conexe, precum ecluze, ascensoare, poduri, rezervoare și măsurile aferente de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora, care pot avea un impact pozitiv asupra navigației pe căi navigabile interioare;
- (e) căi navigabile de acces și conexiuni pe ultimul kilometru cu terminale multimodale de marfă conectate prin căi navigabile interioare, în special în porturi interioare și maritime;
- (f) locuri de ancorare și de repaus;
- (g) porturi interioare, inclusiv infrastructura portuară de bază sub formă de bazine interioare, pereți de chei, dane, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri, platforme, terenuri recuperate din mare și infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare și în afara acesteia;
- (h) echipamentele asociate menționate la alineatul (2);
- (i) sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv RIS;
- (j) conexiunile porturilor interioare cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;

- (k) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; și
 - (l) infrastructura necesară pentru operațiunile „fără deșeuri” și pentru măsurile privind economia circulară.
- (2) Echipamentele asociate ale căilor navigabile interioare pot include echipamentele pentru descărcarea și încărcarea mărfurilor și depozitarea bunurilor în porturile interioare. Echipamentele asociate pot include, în special, sisteme de propulsie și de operare care reduc poluarea, cum ar fi poluarea apei și a aerului, consumul energetic și intensitatea emisiilor de dioxid de carbon. Acestea pot include, de asemenea, instalații de preluare a deșeurilor, instalații de racordare la rețeaua electrică terestră și alte infrastructuri de furnizare și generare de combustibili alternativi, precum și echipamente pentru spargerea gheții, pentru servicii hidrologice, pentru dragarea șenalului navigabil, a portului și a căilor de acces în porturi pentru a asigura navigabilitatea acestora pe tot parcursul anului.
- (3) Pentru a face parte din rețeaua globală, un port interior îndeplinește următoarele condiții:
- (a) transbordează anual un volum de mărfuri de peste 500 000 de tone, iar volumul total al mărfurilor transbordate se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat; și
 - (b) este situat pe rețeaua de căi navigabile interioare din cadrul rețelei transeuropene de transport.

Articolul 22

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

- (1) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, porturile interioare din rețeaua globală:
 - (a) sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară;
 - (b) oferă cel puțin un terminal multimodal de marfă deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii; și
 - (c) sunt echipate cu instalații pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale navelor în porturi, care pot include instalații de preluare a deșeurilor, instalații de degazare, măsuri de reducere a zgomotului, precum și măsuri de reducere a poluării aerului și a apei.
- (2) Statele membre se asigură că infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile interioare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804.

Articolul 23

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală

- (1) Statele membre se asigură că porturile interioare din rețeaua centrală sunt conforme cu articolul 22 alineatul (2) și îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 22 alineatul (1) literele (a) și (b) până la 31 decembrie 2030 și cerințele prevăzute la articolul 22 alineatul (1) litera (c) până la 31 decembrie 2040.
- (2) Statele membre se asigură că rețeaua de căi navigabile interioare, inclusiv conexiunile menționate la articolul 21 alineatul (1) litera (e), este întreținută astfel încât să permită navigarea eficientă, fiabilă și sigură pentru utilizatori, prin asigurarea cerințelor minime pentru căile navigabile și a cerințelor privind nivelurile minime de servicii prevăzute la alineatul (3) de la prezentul articol (condiții de navigare corespunzătoare).

Statele membre preîntâmpină deteriorarea condițiilor de navigare corespunzătoare, precum și deteriorarea stadiului curent al acelor părți ale rețelei care depășesc deja cerințele minime respective până la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

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

- (b) Statele membre publică pe un site web accesibil publicului numărul de zile pe an, astfel cum se menționează la litera (a), în care nivelul efectiv al apei depășește sau nu atinge nivelul de referință specificat al apei pentru adâncimea canalului de navigație, precum și timpii medii de așteptare la fiecare ecluză;
- (c) operatorii de ecluze se asigură că acestea sunt exploatate și întreținute astfel încât timpul de așteptare să fie redus la minimum; și
- (d) râurile, canalele, lacurile și lagunele sunt echipate cu RIS pentru toate serviciile în conformitate cu Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁰, astfel încât să se garanteze informarea în timp real a utilizatorilor la nivel transfrontalier.

⁵⁰ 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).

În sensul literei (a) a prezentului alineat, nivelurile de referință ale apei se stabilesc pe baza numărului de zile pe an în care nivelul efectiv al apei a depășit nivelul de referință specificat al apei. Sub rezerva aprobării de către statele membre în cauză în conformitate cu articolul 172 alineatul (2) din TFUE, Comisia adoptă acte de punere în aplicare, care urmează să fie elaborate în strânsă cooperare cu respectivele state membre, cu consultarea coordonatorilor europeni în cauză și, dacă este cazul, cu consultarea comisiilor de navigație fluvială instituite prin acorduri internaționale, specificând nivelurile de referință ale apei menționate la litera (a) de la prezentul paragraf pentru fiecare coridor, cale navigabilă sau secțiune de cale navigabilă. Actele de punere în aplicare sunt în concordanță cu cerințele stabilite în convențiile internaționale și în acordurile încheiate între statele membre, inclusiv în reglementările adoptate de comisiile de navigație fluvială instituite de astfel de convenții și acorduri. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3) din prezentul regulament.

- (4) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele menționate la alineatele (2) și (3) pentru fiecare cale navigabilă și, după caz, pentru fiecare secțiune de cale navigabilă, din motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului, biodiversității sau patrimoniului cultural. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Cererea de derogare se coordonează cu statul membru învecinat sau statele membre învecinate, după caz. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.

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

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

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

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

- (5) În caz de forță majoră, statele membre readuc condițiile de navigabilitate la starea anterioară de îndată ce situația o permite.
- (6) Comisia poate adopta orientări menite să asigure o abordare coerentă în materie de aplicare a condițiilor de navigare corespunzătoare în Uniune. Aceste orientări se pot referi îndeosebi la:
 - (a) parametri specifici pentru râurile cu curgere liberă;
 - (b) parametri complementari pentru lățimea navigabilă a canalului;

- (c) instalarea unei infrastructuri energetice alternative pentru a asigura accesul la combustibili alternativi la nivelul întregului coridor;
- (d) utilizarea aplicațiilor digitale ale rețelei și a proceselor de automatizare;
- (e) reziliența infrastructurii la schimbările climatice, la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om sau la perturbările intenționate; sau
- (f) introducerea și promovarea de noi tehnologii și inovații pentru combustibili și sisteme de propulsie cu consum de energie cu emisii zero și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Articolul 24

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii căilor navigabile interioare

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

- (a) după caz, atingerea unor standarde mai ridicate de modernizare a căilor navigabile existente și de creare de noi căi navigabile, pentru a respecta cerințele pieței;
- (b) adoptarea unor măsuri de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora;
- (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță, securitate și durabilitate în transportul pe căi navigabile interioare, inclusiv în nodurile urbane;

- (d) modernizarea și extinderea capacității infrastructurii necesare pentru operațiunile de transport multimodal, inclusiv a locurilor de ancorare și de repaus și a serviciilor conexe, atât în interiorul, cât și în afara zonei portuare și de-a lungul căilor navigabile;
- (e) promovarea și dezvoltarea măsurilor de îmbunătățire a performanței de mediu a transportului pe căi navigabile interioare și a infrastructurii de transport, inclusiv a navelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și a măsurilor de atenuare a impactului asupra corpurilor de apă și a biodiversității dependente de apă, în conformitate cu cerințele aplicabile în temeiul dreptului Uniunii sau al acordurilor internaționale relevante;
- (f) dezvoltarea și utilizarea navelor de navigație interioară cu pescaj mic, adecvate pentru niveluri scăzute ale apei;
- (g) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii pe căi navigabile interioare, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport;
- (h) promovarea acțiunilor de preîntâmpinare a deteriorării cerințelor privind căile navigabile, inclusiv a mijloacelor de monitorizare a condițiilor în care se află șenalul navigabil; și
- (i) după caz, îmbunătățirea condițiilor de navigare de-a lungul căilor navigabile interioare la construirea de noi poduri sau la renovarea podurilor care nu sunt mobile, acordând o atenție deosebită înălțimii de trecere în raport cu podurile existente ale unei secțiuni specifice de cale navigabilă.

SECȚIUNEA 3

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT MARITIM ȘI SPAȚIUL MARITIM EUROPEAN

Articolul 25

Componente ale infrastructurii

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

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

- (h) sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv EMSWe și VTMISS;
 - (i) infrastructura legată de combustibili alternativi;
 - (j) echipamente asociate, printre care se numără, în special, echipamente pentru gestionarea traficului și a încărcăturilor, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, inclusiv pentru operațiunile „fără deșeuri” și pentru măsurile privind economia circulară, pentru îmbunătățirea eficienței energetice, pentru reducerea zgomotului și utilizarea combustibililor alternativi, precum și echipamente care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului, inclusiv cele pentru spargerea gheții, pentru prospectări hidrologice, precum și pentru dragare și protejarea portului și a căilor de acces în port; și
 - (k) infrastructură care facilitează activitățile portuare legate de energia din surse regenerabile, inclusiv parcurile eoliene offshore.
- (4) Pentru a face parte din rețeaua globală, un port maritim îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:
- (a) volumul său anual total al traficului de pasageri depășește 0,1 % din volumul total anual al traficului de pasageri din toate porturile maritime ale Uniunii, valoarea de referință pentru acest volum total fiind cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat;

- (b) volumul său anual total de mărfuri manipulate, fie în vrac, fie individual, depășește 0,1 % din volumul total anual corespunzător al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Uniunii, valoarea de referință pentru acest volum total fiind cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat;
- (c) volumul său anual total de mărfuri manipulate, în vrac și/sau individual, depășește anual 500 000 de tone, iar contribuția sa la diversificarea aprovizionării cu energie a UE și la accelerarea introducerii energiei din surse regenerabile este una dintre activitățile principale ale portului, valoarea de referință pentru acest volum total fiind cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat;
- (d) este situat pe o insulă și reprezintă singurul punct de acces la o regiune NUTS 3 din rețeaua globală în înțelesul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 1059/2003; sau
- (e) este situat într-o regiune ultraperiferică sau periferică, în afara unei suprafețe cu raza de 200 de km față de cel mai apropiat port din rețeaua globală.

Articolul 26

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

- (1) Statele membre se asigură că:
- (a) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile maritime din cadrul rețelei globale în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804;
 - (b) porturile maritime din cadrul rețelei globale sunt echipate cu infrastructura necesară pentru îmbunătățirea performanței de mediu a navelor în porturi, în special instalații de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, în conformitate cu Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului⁵¹;
 - (c) Sistemele VTMISS și SafeSeaNet sunt implementate în conformitate cu Directiva 2002/59/CE; și
 - (d) ghișeele unice naționale în domeniul maritim sunt implementate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/1239.

⁵¹ Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, de modificare a Directivei 2010/65/UE și de abrogare a Directivei 2000/59/CE (JO L 151, 7.6.2019, p. 116).

(2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050:

- (a) porturile maritime din cadrul rețelei globale cu un volum anual total al mărfurilor de peste 2 milioane de tone sunt conectate la infrastructura feroviară și rutieră și, acolo unde este posibil, la căile navigabile interioare; cifra de referință pentru acest volum total fiind reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat;
- (b) orice port maritim din cadrul rețelei globale care deservește traficul de marfă oferă cel puțin un terminal multimodal de marfă care este deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii;
- (c) canalele maritime, șenalele navigabile și estuarele care fac legătura între două mări sau care oferă acces de la mare la porturile maritime corespund cel puțin căilor navigabile interioare ce îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 23; și
- (d) porturile maritime din cadrul rețelei globale conectate la căile navigabile interioare sunt echipate cu o capacitate de manipulare a mărfurilor pentru navele de navigație interioară.

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

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

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

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

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

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

Articolul 27

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală

- (1) Statele membre se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale respectă dispozițiile articolului 26 alineatul (1).
- (2) Statele membre se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 26 alineatul (2) până la 31 decembrie 2030.
- (3) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele minime menționate la alineatul (2) pe baza unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, a rezultatului negativ al analizei cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau a impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

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

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

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

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

Articolul 28

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii maritime și pentru spațiul maritim european

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

- (a) îmbunătățirea accesului maritim, cum ar fi diguri sparge-val, canale maritime, șenale navigabile, ecluze, dragare și asistență la navigație;

- (b) construirea sau modernizarea infrastructurii portuare de bază, cum ar fi bazine interioare, infrastructură pentru combustibili alternativi, pereți de chei, dane, platforme, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri și terenuri recuperate din mare;
- (c) îmbunătățirea infrastructurii care interconectează diferitele moduri de transport, a echipamentelor și a sistemelor menționate la articolul 37 literele (a), (b) și (d); precum și modernizarea și extinderea capacității infrastructurii feroviare necesare pentru operațiunile de transport în zona portuară sau în apropierea acesteia, dacă acest lucru este necesar pentru conectarea la rețeaua feroviară transeuropeană;
- (d) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță, securitate, eficiență și durabilitate;
- (e) introducerea și promovarea de noi tehnologii și inovații, precum și de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon;
- (f) îmbunătățirea rezilienței lanțurilor logistice și a comerțului maritim internațional, inclusiv în ceea ce privește adaptarea la schimbările climatice;
- (g) adoptarea măsurilor de reducere a zgomotului și de asigurare a eficienței energetice;
- (h) promovarea navelor cu emisii zero și cu emisii scăzute care deservește și efectuează legături de transport maritim pe distanțe scurte și elaborarea măsurilor vizând îmbunătățirea performanței de mediu a transportului maritim în vederea optimizării escalelor în port și a lanțului de aprovizionare, în conformitate cu cerințele aplicabile în temeiul dreptului Uniunii sau al acordurilor internaționale relevante, cum ar fi utilizarea programelor de stimulare ecologică;

- (i) acțiuni legate de promovarea unor acțiuni cu beneficii extinse și a unor legături de transport maritim pe distanțe scurte în contextul spațiului maritim european, inclusiv promovarea unui acces mai bun la regiunile ultraperiferice și la alte regiuni îndepărtate, insulare și periferice;
- (j) promovarea transportului cu feribotul cu emisii zero și cu emisii scăzute ca mod durabil de transport de pasageri;
- (k) acțiuni menite să crească ponderea transportului de marfă, inclusiv pentru legăturile de transport maritim pe distanțe scurte, care se transferă de la transportul rutier și aerian la transportul maritim sau pe căile navigabile interioare și la transportul feroviar, pentru a reduce costurile externe negative, cum ar fi emisiile și congestionarea traficului; și
- (l) îmbunătățirea accesului la regiunile ultraperiferice și la alte regiuni îndepărtate, insulare și periferice.

SECȚIUNEA 4

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT RUTIER

Articolul 29

Componente ale infrastructurii

- (1) Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special:
 - (a) căile rutiere, inclusiv:
 - (i) poduri;
 - (ii) tuneluri;

- (iii) joncțiuni;
 - (iv) intersecții;
 - (v) bretele rutiere;
 - (vi) benzi de urgență; și
 - (vii) infrastructură pentru atenuarea impactului asupra mediului, inclusiv soluții pentru conservarea faunei sau atenuarea zgomotului;
- (b) echipamentele asociate, inclusiv sisteme de cântărire în mers;
 - (c) infrastructura digitală și sistemele TIC pentru transport;
 - (d) rutele de acces la terminalele multimodale de marfă;
 - (e) conexiunile terminalelor de marfă și ale platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (f) terminalele de autobuz;
 - (g) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi; și
 - (h) zonele de parcare și spațiile de servicii, inclusiv zone de parcare sigure și securizate pentru vehiculele comerciale.

- (2) Căile rutiere menționate la alineatul (1) litera (a) de la prezentul articol și indicate pe hărțile din anexa I sunt cele care joacă un rol important în traficul de marfă și de pasageri pe distanțe lungi, integrează principalele centre urbane și economice și sunt interconectate cu alte moduri de transport.
- (3) Printre echipamentele asociate căilor rutiere menționate la alineatul (1) litera (b) se pot număra în special echipamentele pentru gestionarea traficului, informare și îndrumare rutieră, pentru perceperea taxelor de trecere sau de utilizare, pentru garantarea siguranței rutiere, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, pentru realimentare sau reîncărcarea vehiculelor cu propulsie alternativă, precum și pentru parcare în condiții de siguranță și securitate a vehiculelor comerciale.

Articolul 30

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

- (1) Statele membre se asigură că:
- (a) siguranța infrastructurii de transport rutier este asigurată, monitorizată și, dacă este necesar, îmbunătățită în conformitate cu Directiva 2008/96/CE;
 - (b) căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la standarde înalte de calitate și siguranță;
 - (c) căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la un nivel înalt de protecție a mediului, inclusiv, după caz, prin măsuri de reducere a zgomotului și prin colectarea, tratarea și eliberarea scurgerilor de apă;

- (d) tunelurile rutiere cu lungimea de peste 500 m respectă dispozițiile Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵²;
- (e) dacă este cazul, interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră este asigurată în conformitate cu Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului⁵³, cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/204 al Comisiei⁵⁴ și cu Regulamentul delegat (UE) 2020/203 al Comisiei⁵⁵;
- (f) după caz, taxele de trecere sau de utilizare sunt percepute în conformitate cu Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁶;
- (g) orice sistem de transport inteligent în cadrul infrastructurii de transport rutier respectă dispozițiile Directivei 2010/40/UE și este implementat în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul acesteia și

⁵² 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).

⁵³ Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45).

⁵⁴ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/204 al Comisiei din 28 noiembrie 2019 privind obligațiile detaliate ale furnizorilor serviciului european de taxare rutieră electronică, conținutul minim al declarației privind domeniul serviciului european de taxare rutieră electronică, interfețele electronice și cerințele pentru elementele constitutive de interoperabilitate și de abrogare a Deciziei 2009/750/CE (JO L 43, 17.2.2020, p. 49).

⁵⁵ Regulamentul delegat (UE) 2020/203 al Comisiei din 28 noiembrie 2019 privind clasificarea vehiculelor, obligațiile utilizatorilor serviciului european de taxare rutieră electronică, cerințele privind elementele constitutive de interoperabilitate și criteriile minime de eligibilitate pentru organisme notificate (JO L 43, 17.2.2020, p. 41).

⁵⁶ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 privind taxarea vehiculelor pentru utilizarea infrastructurilor rutiere (JO L 187, 20.7.1999, p. 42).

- (h) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804;
- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, căile rutiere ale rețelei globale menționate la articolul 29 alineatul (1) litera (a) îndeplinesc următoarele cerințe:
 - (a) calea rutieră este proiectată, construită sau modernizată în mod special pentru traficul rutier;
 - (b) spațiile de servicii sunt disponibile la o distanță maximă de 100 km unul de celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare sigur, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate; și
 - (c) sistemele de cântărire în mers sunt instalate la fiecare 300 km, în medie, pe rețeaua unui stat membru.

În sensul literei (c) de la primul paragraf, atunci când instalează aceste sisteme de cântărire în mers, statele membre se pot concentra asupra tronsoanelor rutiere cu un trafic de marfă de mare intensitate. Sistemele de cântărire în mers trebuie să permită identificarea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutăților maxime autorizate prevăzute în Directiva 96/53/CE.

- (3) Statele membre asigură instalarea sau utilizarea mijloacelor de detectare a evenimentelor sau a condițiilor legate de siguranță și colectarea datelor relevante în materie de trafic rutier, în scopul furnizării de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră, astfel cum sunt definite în Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei⁵⁷:
- (a) pentru infrastructura existentă a rețelei globale, până la 31 decembrie 2030; și
 - (b) pentru noua infrastructură a rețelei globale, până la 31 decembrie 2050 sau, în cazul în care tronsonul rutier este finalizat înainte, până la data finalizării acestuia.
- (4) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele prevăzute la alineatul (2) în ceea ce privește drumurile pe care densitatea traficului nu depășește 10 000 de vehicule pe zi în ambele direcții, sau din motivul unor constrângeri geografice specifice ori al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător, având în vedere, de asemenea, că infrastructurile în cauză fac obiectul unor evaluări ale impactului asupra siguranței rutiere, al auditurilor și al inspecțiilor și, dacă este necesar, al unor măsuri de remediere în conformitate cu Directiva 2008/96/CE. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau statele membre învecinate, după caz. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

⁵⁷ Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră (JO L 247, 18.9.2013, p. 6).

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.

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

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

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

Articolul 31

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

- (1) Statele membre se asigură că infrastructura rutieră a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă dispozițiile articolului 30 alineatul (1).
- (2) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030 pentru infrastructura rutieră care face parte din rețeaua centrală și până la 31 decembrie 2040 pentru infrastructura rutieră care face parte din rețeaua centrală extinsă, căile rutiere menționate la articolul 29 alineatul (1) litera (a) respectă următoarele cerințe:
 - (a) căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate în mod special pentru traficul rutier;
 - (b) căile rutiere sunt prevăzute, cu excepția punctelor speciale sau în mod temporar, cu părți carosabile distincte pentru cele două direcții de trafic, separate una de cealaltă printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau prin alte mijloace care asigură un nivel echivalent de siguranță și
 - (c) căile rutiere nu se intersectează la același nivel cu niciun drum, cu nicio cale ferată sau linie de tramvai, pistă de biciclete sau cale pietonală.

- (3) Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2040, infrastructura rutieră a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă următoarele cerințe:
- (a) spațiile de servicii sunt disponibile de-a lungul căilor rutiere din rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă la o distanță maximă de 60 km unul de celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare sigur, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate; și
 - (b) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 30 alineatul (2) litera (c).
- (4) Statele membre asigură, până la 31 decembrie 2040, dezvoltarea unor zone de parcare sigure și securizate de-a lungul căilor rutiere din rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă sau la o distanță de cel mult 3 km de cea mai apropiată ieșire rutieră a rețelei transeuropene, cu o distanță medie de maxim 150 de km între două astfel de zone, care să asigure un spațiu de parcare suficient pentru vehiculele comerciale și să respecte cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Statele membre se pot concentra asupra tronsoanelor rutiere cu un trafic de mărfuri de mare intensitate.
- (5) Statele membre se asigură că infrastructura rutieră îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 30 alineatul (3):
- (a) pentru infrastructura existentă a rețelei centrale, până la 31 decembrie 2025, iar pentru infrastructura existentă a rețelei centrale extinse, până la 31 decembrie 2030 și

(b) pentru noua infrastructură a rețelei centrale, până la 31 decembrie 2030, iar pentru noua infrastructură a rețelei centrale extinse, până la 31 decembrie 2040 sau, în cazul în care tronsonul rutier este finalizat înainte, până la data finalizării acestuia.

- (6) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele prevăzute la alineatele (2), 3 și (4) în ceea ce privește drumurile pe care densitatea traficului nu depășește 10 000 de vehicule pe zi în ambele direcții sau din motivul unor constrângeri geografice specifice ori al unor constrângeri fizice semnificative, al rezultatului negativ al unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător, având în vedere, de asemenea, că infrastructurile în cauză fac obiectul unor evaluări ale impactului asupra siguranței rutiere, al auditurilor și al inspecțiilor și, dacă este necesar, al unor măsuri de remediere în conformitate cu Directiva 2008/96/CE. Cererea de derogare este coordonată cu statul membru învecinat sau statele membre învecinate în cazul tronsoanelor transfrontaliere. Statele membre învecinate pot furniza un aviz statului membru care solicită derogarea. Statul membru anexează la cererea sa avizele statelor membre învecinate. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

Comisia evaluează cererea având în vedere justificarea furnizată în temeiul primului paragraf. Comisia ia în considerare în mod corespunzător avizele statelor membre învecinate în cauză.

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

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

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

Articolul 32

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere

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

- (a) îmbunătățirea și promovarea siguranței rutiere, luând în considerare nevoile utilizatorilor vulnerabili și ale utilizatorilor drumurilor în întreaga lor diversitate, în special ale persoanelor cu mobilitate redusă;

- (b) reducerea congestionării pe căile rutiere existente, în special prin gestionarea inteligentă a traficului, inclusiv prin taxe de congestionare dinamice sau prin taxe de trecere care variază în funcție de momentul zilei sau al săptămânii ori în funcție de anotimp;
- (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, introducerea de tehnologii inovatoare pentru a îmbunătăți controlul conformității cu cadrul juridic al Uniunii în domeniul transportului rutier, incluzând instrumente inteligente și automatizate de asigurare a respectării legislației și infrastructura de comunicații;
- (d) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii rutiere, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport și pentru a îmbunătăți, după caz, infrastructura pentru mobilitatea activă; și
- (e) dezvoltarea, în rețeaua globală, a unor zone de parcare sigure și securizate care să asigure un spațiu de parcare suficient pentru vehiculele comerciale și să respecte cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

SECȚIUNEA 5

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT AERIAN

Articolul 33

Componente ale infrastructurii

- (1) Infrastructura de transport aerian cuprinde, în special:
- (a) spațiul aerian, rutele și căile aeriene;
 - (b) aeroporturile, inclusiv infrastructura și echipamentele necesare pentru operațiunile la sol și de transport în interiorul zonei aeroportuare, precum și vertiporturile;
 - (c) conexiunile aeroporturilor cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (d) sistemele ATM/ANS și echipamentele asociate, inclusiv echipamentele spațiale;
 - (e) infrastructura legată de combustibilii alternativi și alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate;
 - (f) infrastructura pentru producția la fața locului de combustibili alternativi și pentru îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor care afectează clima și mediul înconjurător și a emisiilor sonore generate de aeroporturi sau de operațiunile aeroportuare conexe, cum ar fi serviciile de handling la sol, operațiunile cu aeronave și transportul de pasageri la sol;

- (g) infrastructura utilizată pentru colectarea separată a deșeurilor, prevenirea generării de deșeuri și activitățile din domeniul economiei circulare; și
 - (h) cosmodromurile.
- (2) Pentru a face parte din rețeaua globală, un aeroport îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:
- (a) pentru aeroporturile de marfă, volumul anual total al mărfurilor este de cel puțin 0,2 % din volumul anual total al mărfurilor din toate aeroporturile Uniunii;
 - (b) pentru aeroporturile de pasageri, volumul anual total al traficului de pasageri reprezintă cel puțin 0,1 % din volumul anual total al pasagerilor din toate aeroporturile Uniunii, cu excepția cazului în care aeroportul în cauză este situat în afara unei suprafețe cu raza de 100 km față de cel mai apropiat aeroport din rețeaua globală sau în afara unei suprafețe cu raza de 200 km dacă în regiunea în care este situat există o linie feroviară de mare viteză.

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

Articolul 34

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua globală

- (1) Statele membre se asigură că:
- (a) aeroporturile rețelei transeuropene de transport cu un volum anual total al traficului de pasageri de peste 12 milioane de pasageri sunt conectate la rețeaua transeuropeană de transport feroviar, inclusiv, în măsura în care este posibil, la rețeaua feroviară de mare viteză, permițând servicii pe distanțe lungi, până la 31 decembrie 2040, cu excepția cazurilor în care anumite constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică astfel de conexiuni;
 - (b) aeroporturile rețelei transeuropene de transport cu un volum anual total al traficului de pasageri de peste patru milioane de pasageri și sub 12 milioane de pasageri sunt conectate la rețeaua transeuropeană de transport feroviar sau, în cazul în care aeroportul este situat într-un nod urban al rețelei feroviare transeuropene sau în vecinătatea unui astfel de nod, conectarea acestui aeroport la respectivul nod urban prin cale ferată, metrou, transport feroviar ușor, tramvai, teleferic sau, în mod excepțional, prin alte soluții de transport public cu emisii zero, până la 31 decembrie 2050, cu excepția cazurilor în care anumite constrângeri geografice specifice ori constrângeri fizice semnificative împiedică astfel de conexiuni;
 - (c) orice aeroport din rețeaua transeuropeană de transport oferă cel puțin un terminal deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii;

- (d) standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, astfel cum au fost adoptate de Uniune în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁸, se aplică infrastructurii de transport aerian;
- (e) infrastructura pentru managementul traficului aerian permite implementarea Cerului unic european, în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (UE) 2018/1139, și punerea în aplicare 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;
- (f) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în aeroporturi în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804; și
- (g) aeroporturile rețelei centrale și ale rețelei globale cu un volum anual total al traficului de pasageri de peste patru milioane de pasageri dispun de infrastructura necesară pentru a asigura alimentarea cu aer condiționat a aeronavelor staționate la pozițiile de staționare cu contact utilizate pentru operațiunile de transport comercial până la 31 decembrie 2030, în cazul aeroporturilor din rețeaua centrală, și până la 31 decembrie 2040, în cazul aeroporturilor din rețeaua globală.

⁵⁸ 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).

Volumul anual total al pasagerilor menționat la literele (a), (b) și (g) de la primul paragraf se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament], pe baza statisticilor publicate de Eurostat.

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

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

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

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

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

Articolul 35

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport aerian

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

- (a) creșterea eficienței energetice și operaționale la nivelul aeroporturilor;
- (b) sprijinirea implementării Cerului unic european și a sistemelor interoperabile, în special a celor dezvoltate de proiectul SESAR în conformitate cu Planul general european pentru ATM, inclusiv a celor care au obiectivul de a asigura integrarea sigură și deplină a unor noi vehicule aeriene, atât cu pilot, cât și fără pilot;
- (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță și securitate;

- (d) îmbunătățirea interconexiunilor multimodale între aeroporturi și infrastructurile altor moduri de transport, precum și între aeroporturi și nodurile urbane, după caz;
- (e) îmbunătățirea durabilității și reducerea impactului asupra climei, asupra mediului și a impactului fonic, în special prin introducerea de noi tehnologii și inovații, combustibili alternativi, aeronave cu emisii zero și cu emisii scăzute și infrastructuri cu emisii zero și cu emisii scăzute de dioxid de carbon și alte infrastructuri pentru combustibili alternativi care respectă Regulamentul (UE) 2023/1804, precum și combustibili care respectă Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului⁵⁹;
- (f) conectarea aeroporturilor din rețeaua globală și din rețeaua centrală cu un volum anual total al traficului de pasageri mai mic de patru milioane de pasageri la rețea și, după caz, la nodurile urbane aferente, astfel cum figurează în anexa II, prin cale ferată, metrou, transport feroviar ușor, tramvai, teleferic sau, în mod excepțional, prin alte soluții de transport public cu emisii zero; și
- (g) existența unei infrastructuri care să asigure alimentarea cu aer condiționat a aeronavelor staționate la pozițiile de staționare la distanță și la pozițiile de staționare cu contact din aeroporturile rețelei transeuropene de transport cu un volum total anual de trafic de pasageri mai mic de patru milioane de pasageri.

⁵⁹ Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>)

SECȚIUNEA 6

INFRASTRUCTURA PENTRU TERMINALE MULTIMODALE DE MARFĂ

Articolul 36

Identificarea terminalelor multimodale de marfă

- (1) Terminalele multimodale de marfă din cadrul rețelei transeuropene de transport sunt terminale care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și care sunt:
- (a) situate în porturile maritime ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa II;
 - (b) situate în porturile interioare ale rețelei transeuropene de transport sau în vecinătatea acestora, astfel cum sunt enumerate în anexa II;
 - (c) situate în aeroporturile din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II; sau
 - (d) clasificate ca terminale feroviar-rutiere sau terminale de-a lungul căilor navigabile interioare ale rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II.

- (2) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că există o capacitate suficientă de terminale multimodale de marfă care deservească rețeaua transeuropeană de transport, ținând cont de fluxurile de trafic actuale și viitoare, în special de fluxurile care deservească nodurile urbane, centrele industriale, porturile și nodurile logistice.
- (3) În termen de ... [trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], statele membre efectuează o analiză de piață și prospectivă privind terminalele multimodale de marfă aflate pe teritoriul lor. Această analiză vizează cel puțin:
- (a) examinarea fluxurilor actuale și viitoare de trafic al mărfurilor, pentru fiecare mod de transport;
 - (b) identificarea terminalelor multimodale de marfă existente în cadrul rețelei transeuropene de transport de pe teritoriul lor și evaluarea necesității unor noi terminale multimodale de marfă sau a unei capacități suplimentare de transbordare la nivelul terminalelor existente și
 - (c) analizarea modului în care se poate asigura distribuția adecvată a terminalelor multimodale de marfă având o capacitate adecvată de transbordare pentru a răspunde nevoilor identificate la litera (b), având în vedere terminalele situate în zonele de frontieră ale statelor membre învecinate.

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

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

- (4) În cazul în care analiza menționată la alineatul (3) identifică necesitatea unor noi terminale multimodale de marfă sau a unei capacități suplimentare de transbordare în terminalele existente, statele membre elaborează un plan de acțiune pentru dezvoltarea unei rețele de terminale multimodale de marfă, incluzând locurile unde au fost identificate astfel de nevoi.

Planul de acțiune este notificat Comisiei în termen de 12 luni de la finalizarea analizei menționate la alineatul (3).

Pe baza acestui plan de acțiune, statele membre notifică Comisiei o listă a terminalelor feroviar-rutiere și a terminalelor situate de-a lungul căilor navigabile interioare pe care propun să le adauge la anexele I și II.

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

Articolul 37
Componente ale infrastructurii

Terminalele multimodale de marfă cuprind, în special:

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

Articolul 38

Cerințe privind infrastructura de transport

- (1) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și nediscriminatoriu, că toate terminalele multimodale de marfă, care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și care aplică taxe transparente și nediscriminatorii în porturile maritime și în porturile interioare enumerate în anexa II și în toate terminalele feroviar-rutiere și terminalele situate de-a lungul căilor navigabile interioare indicate pe hărțile din anexa I și enumerate în anexa II, îndeplinesc următoarele cerințe:
- (a) acestea sunt conectate la cel puțin două moduri de transport disponibile în zonă;
 - (b) până la 31 decembrie 2030, acestea sunt echipate în interiorul terminalului sau într-o rază de maximum 3 km de la terminal cu cel puțin o stație de reîncărcare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 52 din Regulamentul (UE) 2023/1804, destinată deservirii vehiculelor grele de marfă și, după caz, cu o stație de realimentare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 59 din regulamentul respectiv, utilizată pentru hidrogen și destinată deservirii vehiculelor grele de marfă; și
 - (c) acestea sunt echipate cu instrumente digitale pentru a facilita, până la 31 decembrie 2030:
 - (i) realizarea de operațiuni eficiente la nivelul terminalelor care pot include sisteme de recunoaștere a numerelor de înmatriculare (*photogates*), un sistem de exploatare a terminalului, sisteme de înregistrare digitală a conducătorului auto la intrare/ieșire, camere sau alți senzori instalați pe echipamentele de transbordare, precum și sisteme de camere video pe partea căii ferate; și

(ii) asigurarea fluxurilor de informații în cadrul unui terminal și între modurile de transport aflate de-a lungul lanțului logistic și terminal, având capacitatea de a face schimb de informații cu sisteme deschise și interoperabile.

- (2) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că, până la 31 decembrie 2030, terminalele multimodale de marfă menționate la alineatul (1) care sunt conectate la rețeaua feroviară și care efectuează transbordări verticale au o capacitate suficientă de transbordare și sunt capabile să manipuleze următoarele tipuri de unități de încărcare intermodale manevrabile cu macaraua: containere, cutii mobile sau semiremorci.
- (3) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura, în mod echitabil și fără discriminare, că terminalele multimodale de marfă menționate la alineatul (1), care sunt conectate la rețeaua feroviară centrală sau la rețeaua feroviară centrală extinsă, pot opera trenuri cu o lungime de 740 m fără a fi necesare manipulări sau, în cazul în care acest lucru nu este viabil din punct de vedere economic, că se iau măsuri adecvate pentru a îmbunătăți eficiența operațională a operării trenurilor cu o lungime de 740 m până la 31 decembrie 2040.

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

- (4) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care acordă derogări de la cerințele menționate la prezentul articol, pe motivul unor constrângeri geografice specifice sau al unor constrângeri fizice semnificative, în special atunci când terminalul este situat într-o zonă restricționată din punctul de vedere al spațiului, pe motivul unui rezultat negativ al unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic sau al impactului negativ semnificativ asupra mediului sau biodiversității. Orice astfel de cerere se justifică în mod corespunzător. Un stat membru poate solicita acordarea mai multor derogări într-o singură cerere.

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

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

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

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

Articolul 39

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii multimodale de transport

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

- (a) facilitarea interconexiunilor între diferitele moduri de transport;
- (b) eliminarea principalelor bariere tehnice și administrative din calea transportului multimodal, inclusiv prin punerea în aplicare a eFTI;
- (c) dezvoltarea unei bune circulații a informațiilor care să permită furnizarea de servicii de transport în cadrul întregului sistem transeuropean de transport;
- (d) facilitarea interoperabilității pentru schimbul de date, accesul la date și reutilizarea datelor în cadrul modurilor de transport și între acestea;
- (e) promovarea, după caz, a posibilității ca liniile abătute și terminalele de marfă multimodale din rețeaua transeuropeană de transport să permită gestionarea trenurilor cu o lungime de 740 m fără a fi necesare manipulări;

- (f) extinderea și electrificarea liniilor abătute de plecare și de sosire, ajustarea sistemelor de semnalizare și îmbunătățirea configurației șinelor;
- (g) promovarea, după caz, a migrării liniilor abătute către ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm; și
- (h) promovarea infrastructurii multimodale de transport care facilitează un transfer modal eficace către moduri de transport durabile.

SECȚIUNEA 7

NODURI URBANE

Articolul 40

Componente ale nodurilor urbane

- (1) Un nod urban cuprinde, în special:
 - (a) infrastructura de transport în nodul urban care face parte din rețeaua transeuropeană de transport, inclusiv rutele ocolitoare; și
 - (b) punctele de acces la rețeaua transeuropeană de transport, care sunt deschise tuturor operatorilor și utilizatorilor în mod nediscriminatoriu, în special porturi, aeroporturi, precum și gările feroviare, terminalele de autobuz și terminalele multimodale de marfă.

- (2) Orașele aflate în centrul fiecărui nod urban al rețelei transeuropene de transport sunt enumerate în anexa II. Pentru a face parte din rețeaua transeuropeană de transport și a fi înscris în anexa II, un nod urban trebuie să aibă o populație de cel puțin 100 000 de locuitori sau, în cazul în care într-o regiune NUTS 2 nu există un astfel de nod urban, să fie principalul nod urban al regiunii NUTS 2 respective.

Articolul 41

Cerințe privind nodurile urbane

- (1) În contextul dezvoltării rețelei transeuropene de transport în nodurile urbane, pentru a asigura funcționarea eficientă și fără blocaje a întregii rețele, statele membre asigură:
- (a) disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804;
 - (b) până la 31 decembrie 2027:
 - (i) adoptarea și monitorizarea unui plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) pentru fiecare nod urban care să includă, printre altele, măsuri de integrare a diferitelor moduri de transport și de trecere la o mobilitate durabilă, de promovare a unei mobilități eficiente cu emisii zero și cu emisii scăzute, inclusiv a logisticii urbane, de reducere a poluării atmosferice și fonice și, după caz, de evaluare a accesibilității utilizatorilor la transport; și

- (ii) colectarea și transmiterea către Comisie a datelor privind mobilitatea urbană pentru fiecare nod urban în domeniile durabilității, siguranței și accesibilității, în conformitate cu indicatorii și metodologia menționate la alineatul (2);
- (c) până la 31 decembrie 2030, dezvoltarea unor noduri multimodale pentru pasageri pentru a facilita conexiunile pe primul și ultimul kilometru, inclusiv facilitarea accesului la infrastructura de transport public și la mobilitatea activă, și care sunt echipate cu cel puțin o stație de reîncărcare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 52 din Regulamentul (UE) 2023/1804, destinată deservirii autobuzelor și autocarelor; Statele membre examinează, de asemenea, dezvoltarea în astfel de noduri a unei stații de realimentare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 59 din regulamentul respectiv, utilizată pentru hidrogen și destinată deservirii autobuzelor și autocarelor; și
- (d) până la 31 decembrie 2040, sub rezerva unei analize cost-beneficiu din punct de vedere socioeconomic, dezvoltarea a cel puțin un terminal multimodal de marfă, în cazul în care nu există deja un astfel de terminal, care să permită o capacitate suficientă de transbordare în interiorul nodului urban sau în apropierea acestuia.

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

- (2) Atunci când adoptă și monitorizează PMUD-urile, autoritățile locale, în cooperare cu autoritățile naționale acolo unde este relevant, depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că PMUD-urile sunt în concordanță cu orientările din anexa V, luând în considerare, de asemenea, fluxurile transeuropene de transport pe distanțe lungi.

În termen de cel mult ... [un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act de punere în aplicare:

- (a) care definește, într-un număr limitat, indicatorii care trebuie utilizați pentru colectarea datelor prevăzută la alineatul (1) litera (b) de la prezentul articol;
- (b) care stabilește o metodologie pentru colectarea și transmiterea datelor în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol; și
- (c) care specifică termenele individuale pentru transmiterea acestor date.

Termenele respective se stabilesc între trei și cinci ani.

Actul de punere în aplicare este pregătit în strânsă cooperare cu statele membre și cu autoritățile regionale și locale ale acestora și, în acest sens, se ține seama de disponibilitatea și accesibilitatea datelor la nivel local, precum și de planurile de mobilitate urbană existente.

Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3).

- (3) Comisia instituie, de asemenea, în termen de cel mult ... [un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], o interfață web care să le permită autorităților relevante să transmită PMUD și indicatorii menționați la alineatul (1) litera (b) și să le permită statelor membre să se asigure că PMUD și indicatorii au fost transmiși.
- (4) În termen de ... [un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre, fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (5), desemnează un punct național de contact pentru PMUD și instituie un program național privind PMUD cu scopul de a sprijini nodurile urbane să adopte și să pună în aplicare PMUD menționate la alineatul (1) litera (b) punctul (i) de la prezentul articol.

Articolul 42

Priorități suplimentare pentru nodurile urbane

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

- (a) conexiunile pe primul și ultimul kilometru la punctele de acces la rețeaua transeuropeană de transport menționate la articolul 40 alineatul (1) litera (b) și între acestea, în scopul de a îmbunătăți performanța rețelei transeuropene de transport, cum ar fi liniile de metrou și de tramvai;

- (b) interconectarea fluidă dintre infrastructura rețelei transeuropene de transport și infrastructura de transport durabil regional și local, care poate include:
 - (i) pentru pasageri, posibilitatea de a avea acces la informații, de a rezerva, de a-și plăti călătoriile și de a-și obține biletele prin intermediul serviciilor digitale de mobilitate multimodală pentru a permite itinerare optimizate pentru vehicule în vederea îmbunătățirii gestionării fluxurilor de trafic, a îmbunătățirii siguranței rutiere și a reducerii congestiei și poluării aerului; și
 - (ii) pentru transportul de marfă, instalații logistice urbane pentru o mai mare consolidare a livrărilor în zonele urbane, cum ar fi micronodurile și nodurile logistice pentru biciclete, în special cele conectate la infrastructura de transport feroviar și naval;
- (c) interconectarea durabilă, fluidă și sigură a infrastructurilor de transport de pasageri feroviare, rutiere și, după caz, pe căi navigabile interioare, aeriene și maritime, inclusiv integrarea infrastructurii pentru modurile active de transport, în special atunci când se construiește sau se modernizează infrastructura de transport;
- (d) interconectarea durabilă, fluidă și sigură a infrastructurilor de transport de marfă feroviare, rutiere și, după caz, pe căi navigabile interioare, aeriene și maritime, precum și conexiuni adecvate cu platformele și instalațiile logistice;
- (e) atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier;

- (f) promovarea unui transport și a unei mobilități eficiente, cu un nivel de zgomot scăzut și cu emisii zero, inclusiv crearea unor flote urbane mai verzi pentru pasageri și marfă;
- (g) după caz, creșterea ponderii modale a transportului public și a modurilor active de transport prin măsuri care să orienteze în principal mobilitatea pasagerilor către aceste moduri, inclusiv o infrastructură sigură și securizată pentru modurile active;
- (h) promovarea unei activități de livrare a mărfurilor în zonele urbane care să fie eficientă, cu un nivel de zgomot scăzut și cu emisii reduse de dioxid de carbon;
- (i) după caz, sporirea accesibilității și a conectivității între zonele urbane și rurale și a accesului la un transport inteligent, durabil și la prețuri accesibile; și
- (j) adoptarea de măsuri concrete care să stimuleze implementarea mai extinsă de instrumente TIC și de sisteme de transport inteligent cu acces deschis tuturor operatorilor, pentru a permite itinerare optimizate pentru vehicule în vederea îmbunătățirii gestionării fluxurilor de trafic, a reducerii congestiei și poluării aerului și a îmbunătățirii siguranței rutiere, precum și informații în timp real privind disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Capitolul IV

Dispoziții pentru un transport inteligent și rezilient

Articolul 43

Sisteme TIC în domeniul transporturilor

- (1) Sistemele TIC în domeniul transporturilor trebuie să permită gestionarea capacității și a traficului și schimbul de informații în cadrul modurilor de transport și între acestea, pentru operațiunile de transport multimodal și pentru serviciile cu valoare adăugată legate de transport, îmbunătățirea rezilienței, a siguranței, a securității și a performanței operaționale și de mediu, reducerea congestionării, precum și simplificarea procedurilor administrative. De asemenea, sistemele TIC în domeniul transporturilor facilitează conexiunea neîntreruptă dintre infrastructură și activele mobile.
- (2) Următoarele sisteme TIC în domeniul transporturilor sunt implementate în conformitate cu dispozițiile specifice stabilite de dreptul Uniunii și în limitele acestora, la nivelul întregii Uniuni, pentru a asigura prezența unui set de capacități de bază interoperabile în toate statele membre:
 - (a) pentru căile ferate: sistemul ERTMS, aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă și de călători, astfel cum sunt menționate în specificația tehnică de interoperabilitate, în special rezultatele obținute de Shift2Rail și de întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei;
 - (b) pentru căile navigabile interioare: RIS;

- (c) pentru transportul rutier: STI;
 - (d) pentru transportul maritim: pentru serviciile VTMS de gestionare a traficului maritim și pentru schimbul de informații, EMSWe;
 - (e) pentru transportul aerian: sistemele ATM/ANS, în special cele care rezultă din proiectul SESAR; și
 - (f) pentru transportul multimodal: eFTI.
- (3) Statele membre pot promova, de asemenea, alte sisteme TIC pentru transporturi, după caz, într-un mod coordonat și armonizat în cadrul rețelei transeuropene de transport. Printre acestea se pot număra îmbunătățiri ale digitalizării pentru căile ferate, promovarea spațiului datelor privind mobilitatea la nivelul Uniunii și cadre care facilitează schimbul de date între întreprinderi, în cazul în care acest lucru este stabilit de Uniune, pentru transparența și optimizarea lanțului de aprovizionare și o infrastructură TIC adecvată care să permită o aplicare inteligentă, bazată pe schimbul de date în timp real între operatorii economici și autoritățile de aplicare a legii, necesar pentru a verifica conformitatea cu cerințele de reglementare aplicabile, inclusiv în timp ce vehiculele sunt în mers.

Articolul 44

Servicii de transport de marfă durabile

Statele membre promovează proiectele de interes comun care, pe de o parte, oferă servicii eficiente de transport de marfă ce utilizează infrastructura rețelei transeuropene de transport și, pe de altă parte, contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor efecte negative socioeconomice și de mediu, precum poluarea aerului și poluarea fonică, și care au drept scop:

- (a) îmbunătățirea utilizării durabile a infrastructurii de transport, inclusiv prin gestionarea sa eficientă;
- (b) promovarea implementării de servicii de transport inovatoare, inclusiv prin legături de transport maritim pe distanțe scurte în contextul spațiului maritim european, prin sisteme TIC în domeniul transporturilor și prin dezvoltarea infrastructurii auxiliare necesare pentru realizarea în principal a obiectivelor privind mediul și siguranța ale acestor servicii;
- (c) facilitarea operațiunilor de servicii de transport multimodal, inclusiv a fluxurilor de informații aferente necesare, și îmbunătățirea cooperării dintre participanții la lanțul logistic, inclusiv expeditorii, operatorii, furnizorii de servicii și clienții acestora;
- (d) stimularea eficienței în materie de resurse și a operațiunilor cu emisii scăzute și cu emisii zero, în special în domenii precum tehnologiile, operațiunile, tracțiunea vehiculelor, condusul/propulsia, planificarea sistemelor și a operațiunilor; sau

- (e) îmbunătățirea legăturilor cu cele mai vulnerabile și izolate părți ale Uniunii, în special cu regiunile ultraperiferice și cu alte regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și cu zonele slab populate, promovând servicii regulate și frecvente.

Articolul 45

Noile tehnologii și inovarea

Pentru ca rețeaua transeuropeană de transport să țină pasul cu evoluțiile și măsurile de implementare inovatoare de ordin tehnologic, statele membre și Comisia promovează, în mod coordonat, proiecte de interes comun care vizează în special:

- (a) sprijinirea și promovarea decarbonizării transporturilor, prin tranziția către vehicule, trenuri, nave și aeronave alimentate cu combustibili alternativi cu emisii zero și cu emisii scăzute și către alte tehnologii în materie de transport și de rețea inovatoare și durabile;
- (b) promovarea tehnologiilor emergente durabile pentru a îmbunătăți și a facilita transportul și mobilitatea pasagerilor și a mărfurilor;
- (c) intensificarea decarbonizării tuturor modurilor de transport prin stimularea eficienței energetice, introducerea soluțiilor cu emisii zero și cu emisii scăzute alimentate cu combustibili alternativi, și punerea la dispoziție a infrastructurii corespunzătoare, în măsura posibilităților prin sinergii cu rețeaua energetică transeuropeană;

- (d) sprijinirea adoptării și implementării de noi tehnologii digitale, în special promovarea schimbului de date și a infrastructurii de conectivitate cu acoperire neîntreruptă la nivelul întregii rețele pentru a asigura cel mai înalt nivel și grad de performanță în materie de infrastructură digitală, precum și pentru a atinge niveluri mai ridicate de automatizare, cu un accent special pe sectorul feroviar;
- (e) îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor și a transportului de mărfuri;
- (f) îmbunătățirea funcționării, gestionării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv prin dezvoltarea serviciilor digitale de mobilitate multimodală cum ar fi dezvoltarea unor soluții de tipul „mobilitatea ca serviciu”;
- (g) promovarea unor modalități eficiente de furnizare, către toți utilizatorii și furnizorii de servicii de transport, a unor informații accesibile și inteligibile cu privire la interconexiuni, interoperabilitate și multimodalitate și la impactul opțiunilor lor în materie de transport asupra mediului;
- (h) promovarea măsurilor de reducere a externalităților negative, precum congestionarea, daunele asupra sănătății și poluarea de orice fel, inclusiv zgomotul și emisiile;
- (i) introducerea tehnologiei în materie de securitate;
- (j) îmbunătățirea rezilienței infrastructurii de transport la perturbări și la schimbările climatice prin modernizarea și proiectarea infrastructurii, precum și prin soluții digitale, sigure din punct de vedere cibernetic, menite să protejeze rețeaua în contextul dezastrelor naturale și al celor provocate de om; și

- (k) facilitarea realizării de noi progrese în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea sistemelor TIC și a noilor tehnologii în domeniul transporturilor în cadrul modurilor de transport și între acestea.

În sensul primului paragraf litera (b), infrastructura de transport corespunzătoare poate:

- (i) include accesul la rețea, conducte și alte instalații necesare pentru alimentarea cu energie;
- (ii) ține seama de interfața infrastructură-vehicul, inclusiv de reîncărcarea inteligentă și bidirecțională;
- (iii) include sistemele TIC în domeniul transporturilor;
- (iv) acționa drept nod energetic care deservește diferite moduri de transport, în scopul de a conecta producția locală de energie curată cu aplicații de mobilitate cu emisii zero; și
- (v) contribui la implementarea altor tehnologii care accelerează decarbonizarea economiei.

Articolul 46
Reziliența infrastructurii

- (1) La planificarea și punerea în aplicare a proiectelor de interes comun, statele membre depun toate eforturile corespunzătoare pentru a îmbunătăți securitatea și reziliența infrastructurii la schimbările climatice, la pericolele naturale, la amenințările hibride, la dezastrele provocate de om, la accidente și întreruperi operaționale, precum și la perturbări intenționate care afectează funcționarea sistemului de transport al Uniunii. Se acordă atenție în special următoarelor elemente:
- (a) interdependențele, legăturile și efectele în cascadă cu alte rețele, cum ar fi rețelele de telecomunicații și de energie electrică;
 - (b) siguranța, securitatea și performanța în prezența unor pericole multiple;
 - (c) calitatea infrastructurii structurale pe parcursul întregului său ciclu de viață, acordând o atenție deosebită condițiilor de mediu și viitoarelor condiții climatice preconizate;
 - (d) nevoile în materie de protecție civilă de a reacționa la perturbări, inclusiv la cele pentru transportul de mărfuri periculoase; și
 - (e) securitatea cibernetică și reziliența infrastructurii, acordând o atenție deosebită infrastructurii transfrontaliere.

- (2) Proiectele de interes comun pentru care se impune a fi efectuată o evaluare a impactului asupra mediului în conformitate cu Directiva 2011/92/UE fac obiectul imunizării la schimbările climatice. Imunizarea la schimbările climatice se realizează ținându-se seama de cele mai recente bune practici și orientări disponibile pentru a se asigura că infrastructurile de transport sunt reziliente la efectele negative ale schimbărilor climatice, printr-o evaluare a vulnerabilității și a riscurilor climatice, inclusiv prin măsuri de adaptare relevante, precum și prin integrarea costurilor emisiilor de gaze cu efect de seră în analiza cost-beneficiu. Fără a aduce atingere altor acte juridice ale Uniunii, această cerință nu se aplică în cazul proiectelor pentru care procesul de achiziții publice cu privire la evaluarea impactului asupra mediului a fost inițiat înainte de ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament].
- (3) În termen de ... [doi ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia, în strânsă cooperare cu statele membre în cauză, efectuează o evaluare a rezilienței și a vulnerabilității rețelei centrale la consecințele schimbărilor climatice, pe baza căreia poate elabora și pune la dispoziția publicului cele mai bune practici privind posibile măsuri de adaptare pentru a asigura reziliența rețelei.

Articolul 47

Riscuri la adresa securității sau a ordinii publice

- (1) Statele membre depun toate eforturile posibile pentru a se asigura că infrastructura rețelei transeuropene de transport este protejată împotriva riscurilor la adresa securității sau a ordinii publice, prin evaluarea riscurilor potențiale la adresa securității sau a ordinii publice care decurg din participările sau contribuțiile unei întreprinderi dintr-o țară terță la un proiect de interes comun.
- (2) Pentru a stabili dacă participarea sau contribuția unei întreprinderi dintr-o țară terță la un proiect de interes comun este de natură să afecteze infrastructura din motive de securitate sau de ordine publică, statele membre pot lua în considerare efectele sale potențiale asupra, printre altele:
 - (a) furnizării de factori de producție esențiali pentru construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii; și
 - (b) accesului la informații sensibile, inclusiv la date cu caracter personal, sau asupra capacității de a controla aceste informații, coroborate cu construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii.

De asemenea, statele membre pot lua în considerare, în special, factorii enumerați la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/452.

- (3) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2019/452, faptului că fiecare stat membru are responsabilitatea exclusivă pentru securitatea sa națională, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (2) din TUE, și dreptului fiecărui stat membru de a proteja interesele esențiale ale siguranței sale în conformitate cu articolul 346 din TFUE, ori de câte ori un stat membru consideră că participarea sau contribuția unei întreprinderi dintr-o țară terță la un proiect de interes comun este susceptibilă să afecteze infrastructura rețelei transeuropene de transport din motive de securitate sau de ordine publică, statul membru respectiv informează Comisia cu privire la adoptarea oricăror măsuri adecvate pentru a atenua acest risc.
- (4) Prezentul articol nu se aplică participării sau contribuției la un proiect de interes comun a unei persoane fizice, inclusiv a unei persoane fizice care prestează, în cadrul unei întreprinderi dintr-o țară terță, pentru o anumită perioadă de timp, servicii pentru o altă persoană și sub îndrumarea acesteia, în schimbul cărora persoana fizică respectivă primește o remunerație.

Articolul 48
Mobilitatea militară

- (1) Atunci când construiesc sau modernizează infrastructura pe acele părți ale rețelei transeuropene de transport care se suprapun cu rețeaua de transport militar identificată în „Cerințele militare pentru mobilitatea militară în interiorul UE și în afara acesteia” adoptate de Consiliu la 26 iunie 2023 și la 23 octombrie 2023 și în orice document ulterior de revizuire a cerințelor respective adoptat ulterior, statele membre iau în considerare necesitatea, relevanța și fezabilitatea depășirii cerințelor prevăzute în capitolul III din prezentul regulament, în scopul adaptării la greutatea, dimensiunea sau amploarea transportului militar al trupelor și al materialelor.
- (2) În termen de ... [un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] și ținând seama de cerințele constituționale ale statelor membre, Comisia efectuează un studiu pentru a identifica posibilitățile de deplasări pe scară largă cu preaviz scurt în întreaga Uniune, incluzând mobilitatea militară. În cursul acestui studiu, Comisia consultă statele membre.

Articolul 49

Întreținere și ciclul de viață al proiectului

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

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

Articolul 50

Accesibilitate pentru toți utilizatorii

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

- (a) pentru persoanele aflate în situație de sărăcie în materie de transporturi sau de vulnerabilitate, inclusiv persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și
- (b) pentru persoanele care locuiesc în regiuni ultraperiferice și în alte regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și muntoase, precum și în zone slab populate.

Capitolul V

Punerea în aplicare a instrumentelor coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale

Articolul 51

Instrumentul coridoarelor europene de transport și prioritățile orizontale

- (1) Coridoarele europene de transport sunt un instrument de facilitare a punerii coordonate în aplicare a părților din rețeaua centrală și din rețeaua centrală extinsă ale rețelei transeuropene de transport, vizând, în special, îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere, completarea legăturilor lipsă și eliminarea blocajelor la nivelul Uniunii și, după caz, îmbunătățirea conexiunilor cu rețeaua transeuropeană de transport a țărilor învecinate.
- (2) Pentru a conduce la un transport multimodal eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor și pentru a contribui la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite, coridoarele europene de transport se axează pe:
 - (a) integrarea modală, cu obiectivul specific de a consolida modurile de transport care afectează mediul în cea mai mică măsură, în special transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe mici;

- (b) interoperabilitate și continuitatea rețelei;
 - (c) o dezvoltare coordonată a infrastructurii pentru toate modurile de transport, cu precădere pe tronsoanele transfrontaliere, în special în vederea dezvoltării unui sistem de transport feroviar de marfă interoperabil, precum și a unei rețele performante de transport feroviar de călători pe distanțe lungi, inclusiv de mare viteză, la nivelul Uniunii, precum și în vederea asigurării unei integrări eficiente și durabile a infrastructurii căilor navigabile interioare și a celei maritime cu alte moduri de transport;
 - (d) sprijinirea dezvoltării și implementării coordonate și integrate de soluții inovatoare pentru digitalizarea și interoperabilitatea transporturilor; și
 - (e) promovarea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi.
- (3) Coridoarele europene de transport permit statelor membre să adopte o abordare coordonată și sincronizată în ceea ce privește investițiile în infrastructură.
- (4) ERTMS și spațiul maritim european reprezintă cele două priorități orizontale pentru punerea în aplicare a rețelei transeuropene de transport. Instrumentele instituite în conformitate cu prezentul capitol facilitează implementarea în timp util a ERTMS și integrarea infrastructurii și a serviciilor de transport maritim în rețeaua transeuropeană de transport.

Articolul 52

Coordonarea coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale

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

(5) Coordonatorul european:

- (a) sprijină punerea în aplicare coordonată a coridorului european de transport sau a priorității orizontale în cauză;
- (b) stabilește un plan de acțiune împreună cu statele membre în cauză și, după caz, cu consultarea țărilor învecinate care fac parte din coridoarele europene de transport, și monitorizează punerea sa în aplicare în conformitate cu articolul 54;
- (c) se consultă cu Forumul privind coridorul sau, respectiv, cu forumul consultativ pentru prioritățile orizontale în ceea ce privește planul de acțiune respectiv și punerea sa în aplicare și informează periodic forumul cu privire la punerea în aplicare a planului de acțiune;
- (d) prezintă rapoarte statelor membre, țărilor învecinate care fac parte din coridoarele europene de transport, Parlamentului European și Comisiei și, după caz, celorlalte entități direct implicate în dezvoltarea coridorului european de transport sau a priorității orizontale cu privire la orice dificultate întâmpinată și, în special în cazul în care dezvoltarea unui coridor sau a unei priorități orizontale este obstructivă, pentru a ajuta la găsirea soluțiilor adecvate; și

- (e) prezintă un raport anual de situație Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și statelor membre în cauză privind progresele înregistrate în implementarea coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale; acest raport anual de situație se axează asupra progreselor înregistrate în ceea ce privește prioritățile și investițiile esențiale, descrie natura problemelor întâmpinate în contextul punerii lor în aplicare și propune eventuale soluții.
- (6) Fără a aduce atingere competențelor structurii de guvernanță a transportului feroviar de marfă în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și competenței statelor membre în ceea ce privește gestionarea și finanțarea infrastructurii, coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport colaborează îndeaproape cu statele membre în cauză și cu structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă pentru:
 - (a) a contribui la identificarea priorităților și a nevoilor de investiții în domeniul transportului feroviar de marfă pe liniile de transport feroviar de marfă din cadrul coridoarelor europene de transport, ținând seama de beneficiile oferite rețelei transeuropene de transport și de datele generale de finalizare stabilite în prezentul regulament; și
 - (b) a monitoriza performanța serviciilor de transport feroviar de marfă și pentru a identifica eventualele bariere, cum ar fi cele tehnice, administrative și operaționale, cu un accent deosebit pe dimensiunea transfrontalieră, și pentru a face recomandări în acest sens, după caz.

- (7) Coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport:
- (a) colaborează îndeaproape cu statele membre în cauză pentru a contribui la identificarea priorităților și a nevoilor de investiții pentru liniile de transport feroviar de călători din cadrul coridoarelor europene de transport; și
 - (b) monitorizează performanța serviciilor de transport feroviar de călători și identifică eventualele bariere, cum ar fi cele tehnice, administrative și operaționale, cu un accent deosebit pe dimensiunea transfrontalieră, și face recomandări în acest sens, după caz.
- (8) Coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport cooperează îndeaproape cu statele membre în cauză pentru a facilita, după caz, contactele și coordonarea între reprezentanții căilor maritime și ai căilor navigabile interioare, în vederea sporirii sinergiilor acestora.
- (9) Potrivit articolului 14 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2021/1153, Comisia consultă coordonatorul european în procesul de examinare a cererilor de finanțare din partea Uniunii în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) pentru coridoarele europene de transport sau pentru prioritățile orizontale care intră în sfera de competență a coordonatorului european, pentru a asigura coerența și realizarea de progrese în cazul fiecărui coridor sau al fiecărei priorități orizontale în parte, ținând seama în același timp de conectivitatea la rețea. Coordonatorul european verifică dacă proiectele propuse de statele membre sau de țările învecinate, după caz, pentru cofinanțare prin MIE sunt în concordanță cu prioritățile planului de acțiune menționat la alineatul (5) litera (b) de la prezentul articol.

- (10) În cazul în care coordonatorul european nu poate să își exercite mandatul într-un mod satisfăcător și în conformitate cu cerințele prezentului articol, Comisia poate să pună capăt în orice moment acestui mandat, după consultarea statelor membre în cauză. Comisia informează Parlamentul European și Consiliul cu privire la decizia sa și desemnează un nou coordonator european în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (1).

Articolul 53

Guvernanța coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale

- (1) Pentru fiecare coridor european de transport și pentru fiecare prioritate orizontală, coordonatorul european respectiv este asistat, la îndeplinirea sarcinilor sale privind planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia, de un secretariat și de un forum consultativ, „Forumul privind coridorul” și, respectiv, „Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală”.
- (2) „Forumul privind coridorul” este instituit și prezidat în mod oficial de coordonatorul european. Statele membre în cauză convin asupra componenței Forumului privind coridorul pentru partea lor din coridorul european de transport și asigură faptul că structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă este reprezentată și facilitează reprezentarea altor administratori de infrastructură relevanți, cum ar fi autoritățile porturilor maritime și ale porturilor de pe căile navigabile interioare și structura de guvernanță.
- (3) Comisia consultă țările învecinate care fac parte din coridoarele europene de transport cu privire la componența Forumului privind coridorul pentru părțile lor din coridorul european de transport.

- (4) Cu acordul statelor membre în cauză, coordonatorul european poate înființa și prezida grupuri de lucru privind coridorul, care se axează pe:
- (a) interoperabilitate și implementarea de noi infrastructuri și tehnologii;
 - (b) dezvoltarea și punerea în aplicare coordonată a proiectelor de infrastructură în cazul tronsoanelor transfrontaliere;
 - (c) serviciile transfrontaliere de transport feroviar de călători;
 - (d) blocajele operaționale;
 - (e) nodurile urbane;
 - (f) cooperarea cu țările terțe; și
 - (g) alte subiecte considerate a fi necesare.

Acolo unde este relevant, coordonatorul european lucrează în colaborare și coordonare cu structura de guvernare a transportului feroviar de marfă cu privire la activitățile grupurilor de lucru pentru a evita orice situație de suprapunere a activităților.

- (5) Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală este instituit și prezidat de coordonatorul european. Statele membre în cauză și, după caz și în acord cu statele membre în cauză, reprezentanții țărilor învecinate în cauză și ai sectoarelor relevante pot participa în cadrul Forumului consultativ pentru prioritatea orizontală. Fiecare stat membru desemnează un reprezentant național responsabil implicat în coordonarea implementării ERTMS în statul membru respectiv care să participe în cadrul Forumului consultativ pentru ERTMS. De asemenea, coordonatorul european poate înființa grupuri de lucru ad-hoc.
- (6) Statele membre în cauză cooperează cu coordonatorul european, participă la Forumul privind coridorul și la Forumul consultativ pentru prioritatea orizontală și îi furnizează coordonatorului european informațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol, inclusiv informații privind dezvoltarea coridoarelor în cadrul planurilor și al programelor naționale relevante care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

- (7) Coordonatorul european poate consulta autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii de transport, în special cei care sunt membri ai structurii de guvernare a transportului feroviar de marfă, sectorul ofertei, utilizatorii transporturilor și părțile interesate relevante în legătură cu planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia. În mod similar, în ceea ce privește punerea în aplicare a proiectelor de interes comun care intră în domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2021/1187, autoritățile desemnate, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 6 din directiva respectivă, pot fi, de asemenea, consultate. În plus, coordonatorul european responsabil de ERTMS colaborează îndeaproape cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate instituită prin Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului⁶⁰ și cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei, iar coordonatorul european pentru spațiul maritim european colaborează îndeaproape cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului⁶¹.

⁶⁰ Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L 138, 26.5.2016, p. 1).

⁶¹ Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

Articolul 54

Planul de acțiune al coordonatorului european

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

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

- (3) Planul de acțiune privind coridorul european de transport furnizează o analiză detaliată a stadiului de implementare a coridorului în cauză, care include în special:
- (a) o descriere a caracteristicilor coridorului, în special ale tronsoanelor transfrontaliere;
 - (b) o analiză a conformității coridorului cu cerințele privind infrastructura de transport menționate în prezentul regulament și a progreselor înregistrate în acest sens, inclusiv eventualele întârzieri;
 - (c) identificarea legăturilor lipsă și a blocajelor care împiedică dezvoltarea coridorului, cu o atenție deosebită acordată tronsoanelor transfrontaliere;
 - (d) o analiză a investițiilor necesare, inclusiv privind diversele surse de finanțare și de subvenționare angajate sau preconizate, sau angajate și preconizate, pentru punerea în aplicare a proiectelor ce se impun în vederea dezvoltării și finalizării coridorului, în special a tronsoanelor transfrontaliere;
 - (e) o descriere a posibilelor soluții pentru a răspunde nevoilor în materie de investiții și a remedia blocajele, în special în ceea ce privește liniile și legăturile de transport de pasageri și de marfă din cadrul coridorului, cu obiectivul de îndeplinire a termenelor prevăzute în prezentul regulament;

- (f) un plan, care poate conține obiective de etapă orientative intermediare, pentru eliminarea barierelor fizice, tehnice, digitale, operaționale și administrative dintre modurile de transport și din interiorul acestora și pentru consolidarea transportului multimodal eficient și accesibil, acordând o atenție deosebită transportului feroviar și tronsoanelor transfrontaliere ale acestuia și legăturilor lipsă la nivel național.

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

- (i) ține seama de planurile și programele naționale menționate la articolul 60 alineatul (1) din prezentul regulament;
- (ii) colaborează cu comitetul executiv și cu consiliul de administrație al coridorului, în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, pentru aspectele legate de transportul feroviar de marfă;
- (iii) ține seama de elementele analizei relevante pentru coridor, de planurile de acțiune elaborate de statele membre în temeiul articolului 36 alineatul (4) din prezentul regulament și de lista menționată la articolul 18 litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 pentru aspectele legate de terminalele multimodale de marfă;

- (iv) ține seama de rezultatele monitorizării efectuate în conformitate cu articolul 52 alineatul (7) litera (b) pentru aspectul legat de serviciile de transport feroviar de pasageri; și
- (v) ține seama de recomandările Curții de Conturi Europene și de lucrările autorităților desemnate, astfel cum sunt prevăzute în Directiva (UE) 2021/1187;
- (g) rezultatele monitorizării performanței traficului feroviar de marfă efectuate de structura de guvernare a transportului feroviar de marfă în conformitate cu articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, precum și lista obiectivelor, ȳintelor și măsurilor referitoare la coridor definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, ca modalitate de ȳndeplinire a priorităȳilor operaȳionale prevăzute la articolul 19 din prezentul regulament;
- (h) identificarea, ȳn colaborare cu statele membre ȳn cauză, cu autorităȳile locale relevante și cu punctele naȳionale de contact PMUD, a măsurilor din nodurile urbane care pot contribui la funcȳionarea eficientă a transportului de marfă și de pasageri pe coridorul respectiv și la realizarea obiectivelor reȳelei transeuropene de transport, fiind totodată compatibile cu PMUD-urile relevante;
- (i) identificarea, ȳn colaborare cu statele membre ȳn cauză, a priorităȳilor pentru dezvoltarea coridorului;

- (j) o analiză a eventualelor efecte ale schimbărilor climatice asupra infrastructurii și, după caz, propuneri de măsuri vizând îmbunătățirea rezilienței la schimbările climatice; și
 - (k) măsurile care trebuie luate pentru a atenua emisiile de gaze cu efect de seră, zgomotul și, după caz, alte externalități negative.
- (4) Coordonatorul european oferă sprijin statelor membre și, după caz și dacă este relevant, statelor învecinate în punerea în aplicare a planului de acțiune, în special în ceea ce privește:
- (a) stabilirea priorităților în planificarea națională, contribuind la identificarea problemelor în materie de implementare și a blocajelor, inclusiv a aspectelor de ordin operațional, pentru fiecare coridor sau prioritate orizontală în parte;
 - (b) planificarea proiectului și a investițiilor, costurile aferente și calendarul de implementare, estimate pentru implementarea coridoarelor europene de transport sau a priorității orizontale; și
 - (c) activitatea desfășurată în cadrul organismului de supraveghere sau al unui organism director similar al unei entități unice, după caz, pentru coordonarea, construirea sau gestionarea proiectelor de infrastructură transfrontalieră, în conformitate cu articolul 8 alineatul (6).

Articolul 55

Acte de punere în aplicare

- (1) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (5) din prezentul regulament, Comisia, sub rezerva aprobării de către statele membre în cauză în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, adoptă acte de punere în aplicare pentru implementarea fiecărui coridor european de transport care acoperă tronsoanele sale transfrontaliere principale, precum și a unui număr limitat de alte proiecte specifice pe tronsoanele naționale care sunt esențiale pentru funcționarea coridorului în vederea implementării legăturilor lipsă sau a eliminării blocajelor majore. Selecția proiectelor care urmează să fie incluse în actele de punere în aplicare se bazează pe analiza convenită cu statele membre în primul plan de acțiune al coordonatorilor europeni elaborat în conformitate cu articolul 54 din prezentul regulament. Scopul actelor de punere în aplicare este de a asigura o stabilire coerentă a priorităților pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor prin stabilirea unor obiective de etapă orientative și a calendarului preconizat pentru punerea în aplicare a proiectelor identificate. Actele de punere în aplicare sunt elaborate în strânsă colaborare cu statele membre în cauză și actualizate o dată la patru ani sau la cererea statelor membre respective.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3).

- (2) Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (5) din prezentul regulament și sub rezerva aprobării de către statele membre în cauză în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru implementarea tronsoanelor transfrontaliere sau pentru punerea în aplicare a priorităților orizontale. Actele de punere în aplicare sunt elaborate în strânsă colaborare cu statele membre în cauză și actualizate o dată la patru ani sau la cererea statelor membre respective.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3).

- (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru modificarea actelor de punere menționate la alineatele (1) și (2) pentru a ține seama de progresele și întârzierile înregistrate sau de programele naționale actualizate. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3).
- (4) Până la punerea integrală în aplicare a actelor de punere în aplicare menționate la prezentul articol și cu excepția cazului în care se prevede altfel în actele de punere în aplicare respective, statele membre în cauză transmit Comisiei o dată la doi ani un raport privind progresele înregistrate, indicând în special angajamentele financiare asumate în planul bugetar național. Acest raport poate face trimitere la informațiile colectate în conformitate cu articolul 57.

Articolul 56

Cooperarea cu țările învecinate implicate

în coridoarele europene de transport și prioritățile orizontale

- (1) Coordonatorul european al unui coridor european de transport sau al unei priorități orizontale care se extinde la anumite țări învecinate are dreptul de a coopera cu aceste țări și de a le implica în activitățile relevante ale coridorului, cum ar fi Forumul coridorului sau grupurile de lucru instituite în conformitate cu articolul 53 alineatele (2) și (4) sau în forumul consultativ al priorității orizontale, după caz.
- (2) Coordonatorul european poate, de asemenea, să coopereze cu organizații internaționale atunci când desfășoară activități legate de coridoarele europene de transport sau de prioritatea orizontală care se extind la țările învecinate care sunt membre ale respectivelor organizații internaționale.
- (3) Uniunea poate încheia acorduri la nivel înalt cu țările învecinate în cauză pentru a ajunge la o abordare coordonată și sincronizată în ceea ce privește punerea în aplicare a coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale.

Capitolul VI

Dispoziții comune

Articolul 57

Raportare și monitorizare

- (1) Statele membre transmit Comisiei în mod periodic, cuprinzător și transparent informații cu privire la progresele înregistrate în direcția finalizării rețelei transeuropene de transport prin punerea în aplicare a proiectelor de interes comun și la investițiile realizate în acest scop.
- (2) Aceste informații includ date tehnice anuale referitoare la cerințele privind infrastructura de transport prevăzute în capitolul III, cu excepția cazului în care aceste informații au fost deja colectate la nivelul rețelei transeuropene de transport în scopul utilizării în alte aplicații sau baze de date ale Uniunii.
- (3) Această transmitere se asigură în mod automat, prin sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec). Până la momentul în care funcționalitatea de schimb automatizat de date din TENtec va fi pe deplin operațională, această transmitere se asigură o dată la doi ani.

- (4) În ceea ce privește investițiile legate de proiecte de interes comun, statele membre transmit date financiare o dată la doi ani sub formă de date agregate anuale pentru fiecare mod de transport și pentru fiecare rețea (rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală).
- (5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc lista datelor tehnice care trebuie transmise în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 61 alineatul (3).
- (6) Comisia se asigură că sistemul TENtec este disponibil public și ușor accesibil, permițând schimbul automat de date cu sistemele naționale și cu alte aplicații și surse de date relevante ale Uniunii. Sistemul TENtec conține informații specifice pentru fiecare proiect și actualizate cu privire la forma și volumul cofinanțării din partea Uniunii, precum și cu privire la progresele înregistrate de fiecare proiect.
- De asemenea, Comisia asigură faptul că TENtec nu publică informații confidențiale sau informații care ar putea aduce atingere sau influența în mod nepermis un proces de achiziții publice dintr-un stat membru.
- (7) Comisia și statele membre depun toate eforturile posibile pentru a asigura calitatea, exhaustivitatea și coerența datelor din sistemul de informații TENtec. Ele cooperează pentru a permite un schimb automatizat de date între sistemele și sursele de date naționale și TENtec.

Articolul 58
Actualizarea rețelei

- (1) Sub rezerva aprobării statului membru în cauză în conformitate cu articolul 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 62 din prezentul regulament pentru a modifica anexele I și II în scopul de a:
- (a) ține seama de modificările care rezultă din pragurile cantitative stabilite la articolul 21 alineatul (3) litera (a), articolul 25 alineatul (4) literele (a) și (b) și articolul 33 alineatul (2), precum și din pragurile cantitative și cerințele calitative prevăzute la articolul 25 alineatul (4) litera (c); în acest sens, Comisia:
 - (i) include porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile în rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor trei ani depășește pragul relevant; și
 - (ii) exclude porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor șase ani este sub 85 % din pragul relevant, cu excepția porturilor maritime incluse în rețeaua globală pentru care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 25 alineatul (4) litera (d) sau (e), sau la cererea statului membru în cauză;

- (b) include porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile în rețeaua globală sau centrală, la cererea statului membru în cauză, în cazul în care această infrastructură a dobândit o valoare adăugată europeană suplimentară datorită importanței sale geostrategice pentru Uniune și în cazul în care se demonstrează că cerințele secțiunii relevante din capitolul III sunt respectate sau, alternativ, în cazul în care se justifică în mod rezonabil că vor fi respectate termenele relevante pentru îndeplinirea acestor cerințe;
- (c) include nodurile urbane în rețeaua transeuropeană de transport, dacă se demonstrează că acestea îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 40 alineatul (2);
- (d) exclude noduri urbane din rețeaua transeuropeană de transport dacă se demonstrează că acestea nu mai îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 40 alineatul (2), la cererea statului membru în cauză;
- (e) exclude din rețeaua transeuropeană de transport nodurile urbane care îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 40 alineatul (2), la cererea statului membru în cauză, în cazuri excepționale și justificate în mod corespunzător, cu acordul autorităților competente ale nodului urban în cauză;

- (f) include în rețeaua transeuropeană de transport terminalele feroviar-rutiere și terminalele de-a lungul căilor navigabile interioare identificate de statul membru în conformitate cu articolul 36 alineatul (5), exclude terminalele feroviar-rutiere din rețeaua transeuropeană de transport la cererea statului membru în cauză sau exclude terminalele multimodale de marfă menționate la articolul 36 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) la cererea statelor membre în cauză; sau
- (g) ajustează, pe baza informațiilor furnizate de statul membru în cauză în conformitate cu articolul 57 alineatul (1), hărțile pentru infrastructura rutieră, feroviară și a căilor navigabile interioare, strict pentru a reflecta progresele înregistrate în ceea ce privește finalizarea rețelei; la ajustarea hărților respective, Comisia nu admite nicio ajustare a alinierii rutelor dincolo de ceea ce este permis de decizia relevantă de autorizare a proiectului.

Adaptările menționate la primul paragraf litera (a) 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, excluzând anii afectați de evenimente neprevăzute care au cauzat reduceri semnificative ale fluxurilor de trafic.

Atunci când exclude nodurile urbane din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum se menționează la primul paragraf litera (d), la cererea statului membru în cauză, cererea este însoțită de avizul autorităților relevante ale nodului urban în cauză.

Ajustarea menționată la primul paragraf litera (g) poate include adaptarea statutului construcțiilor noi care sunt marcate ca linii punctate pe hărțile anexelor, inclusiv, sub rezerva acordului statului membru învecinat sau al statelor membre învecinate, conexiunile transfrontaliere ale acestora. Ajustarea poate include, de asemenea, modernizarea tronsoanelor transfrontaliere, sub rezerva acordului ambelor state membre.

- (2) Un act delegat care include un nod urban în anexa II în temeiul alineatului (1) litera (c) de la prezentul articol:
- (a) prelungește termenele prevăzute la articolul 41 alineatul (1) literele (b) și (c) cu trei ani, până la 31 decembrie 2030 și, respectiv, 31 decembrie 2033; și, pentru nodurile urbane incluse în anexa II după expirarea termenelor prevăzute la articolul 41 alineatul (1) litera (b) sau (c), prelungește termenele respective cu trei ani după intrarea în vigoare a actului delegat respectiv; și
 - (b) prelungește termenul aplicabil pentru îndeplinirea cerințelor în temeiul articolului 41 alineatul (1) litera (d) cu cinci ani, până la 31 decembrie 2045; și, pentru nodurile urbane incluse în anexa II după expirarea termenului prevăzut la articolul 41 alineatul (1) litera (d), prelungește termenul respectiv cu cinci ani după intrarea în vigoare a actului delegat respectiv.

- (3) Un act delegat care include un terminal feroviar-rutier în anexele I și II în temeiul alineatului (1) litera (f) de la prezentul articol:
- (a) prelungește termenele prevăzute la articolul 38 alineatul (1) litera (c) și la articolul 38 alineatul (2) cu trei ani, până la 31 decembrie 2033; și, pentru terminalele feroviar-rutiere incluse în anexele I și II după expirarea termenelor prevăzute la articolul 38 alineatul (1) litera (c) și la articolul 38 alineatul (2), prelungește termenele respective cu trei ani după intrarea în vigoare a actului delegat respectiv; și
 - (b) prelungește termenul prevăzut la articolul 38 alineatul (3) cu cinci ani, până la 31 decembrie 2045; și, pentru terminalele feroviar-rutiere incluse în anexele I și II după expirarea termenului prevăzut la articolul 38 alineatul (3), prelungește termenul respectiv cu cinci ani după intrarea în vigoare a actului delegat respectiv.
- (4) Un proiect de interes comun referitor la infrastructură care este proaspăt inclus în rețeaua transeuropeană de transport printr-un act delegat adoptat în temeiul alineatului (1) este eligibil pentru asistență financiară din partea Uniunii în temeiul instrumentelor disponibile pentru rețeaua transeuropeană de transport începând cu data intrării în vigoare a respectivului act delegat.

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

- (5) Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 62 din prezentul regulament în ceea ce privește modificarea anexei IV pentru a include sau a adapta hărțile indicative ale rețelelor infrastructurilor de transport din țările învecinate. Astfel de acte delegate se bazează pe acorduri la nivel înalt privind rețelele infrastructurilor de transport încheiate între Uniune și țările învecinate în cauză.

Articolul 59

Colaborarea cu părțile interesate publice și private

Procedurile naționale referitoare la implicarea și consultarea autorităților regionale și locale, precum și a societății civile vizate de un proiect de interes comun sunt respectate, după caz, în etapele de planificare și de construcție ale unui proiect. Pentru proiectele de interes comun care intră în domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2021/1187, cerințele acesteia trebuie respectate. Comisia promovează schimbul de bune practici în acest sens, în special în ceea ce privește consultarea și includerea persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate.

Articolul 60

Alinierea planurilor naționale la politica Uniunii în domeniul transporturilor

- (1) Statele membre se asigură că planurile și programele naționale care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport sunt conforme cu politica Uniunii în domeniul transporturilor, precum și cu prioritățile și termenele stabilite în prezentul regulament. Totodată acestea țin seama, printre altele, de prioritățile stabilite în planurile de acțiune pentru coridoarele și prioritățile orizontale relevante pentru statele membre în cauză și, după caz, în actele de punere în aplicare menționate la articolul 55 alineatele (1) și (2).
- (2) Statele membre transmit Comisiei proiectele planurilor sau programelor naționale relevante care contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport sau un rezumat al acestora, precum și orice modificare semnificativă a acestora cât mai curând posibil după lansarea unei consultări publice cu privire la respectivul plan sau program.

Comisia poate emite un aviz cu privire la coerența proiectelor de planuri și programe naționale cu prioritățile stabilite în prezentul regulament și cu prioritățile stabilite în planurile de acțiune ale coridoarelor europene de transport corespunzătoare și ale priorităților orizontale corespunzătoare, precum și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 55 alineatele (1) și (2). Avizul nu afectează valabilitatea planurilor și programelor naționale și nu împiedică adoptarea și aplicarea acestora.

De asemenea, statele membre transmit Comisiei planurile sau programele naționale finale, după adoptare.

Articolul 61
Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În sensul articolului 23 alineatul (3) al doilea paragraf din prezentul regulament, Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 7 din Directiva 91/672/CEE a Consiliului⁶².
- (3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite un 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.

⁶² Directiva 91/672/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind recunoașterea reciprocă a brevetelor naționale ale conducătorilor de navă pentru transportul de mărfuri și călători pe căile navigabile interioare (JO L 373, 31.12.1991, p. 29).

Articolul 62

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 58 alineatele (1) și (5) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 58 alineatele (1) și (5) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11 alineatul (3) și al articolului 58 alineatele (1) și (5) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 63

Examinare

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

Evaluarea ține seama de raportul anual de situație și de planurile de acțiune elaborate de coordonatorii europeni în temeiul articolului 52 alineatul (5) litera (e) și, respectiv, al articolului 54 alineatul (1), precum și de planurile și programele naționale menționate la articolul 60 alineatul (1).

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

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

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

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

Articolul 64

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

- (1) În caz de întârziere semnificativă în ceea ce privește demararea sau finalizarea lucrărilor privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală în comparație cu calendarul preconizat inițial prevăzut în actele de punere în aplicare menționate la articolul 55, Comisia poate solicita statului membru sau statelor membre în cauză să prezinte motivele întârzierii. Statul membru sau statele membre prezintă aceste motive în termen de trei luni de la data solicitării. Pe baza răspunsului dat, Comisia consultă statul membru sau statele membre în cauză în vederea soluționării problemei care a cauzat această întârziere.
- (2) În cazul în care tronsonul care face obiectul întârzierii vizează un coridor european de transport, coordonatorul european se implică în vederea sprijinirii statelor membre pentru soluționarea problemei.

- (3) Fără a aduce atingere procedurii stabilite la articolul 258 din TFUE și articolului 8 alineatul (5) din prezentul regulament, după analizarea motivelor prezentate de statul membru sau de statele membre în cauză în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, în cazul în care întârzierea semnificativă în ceea ce privește demararea sau finalizarea lucrărilor privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă sau rețeaua globală poate fi atribuită statului membru sau statelor membre fără să existe o justificare adecvată, Comisia poate furniza statului membru (statelor membre) respectiv(e) recomandări în vederea eliminării întârzierii respective și a preîntâmpinării sau a reducerii întârzierilor suplimentare.

Articolul 65

Derogări

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

Dispozițiile de la articolul 17 privind ecartamentul nominal standard european de 1 435 mm al liniilor de cale ferată nu se aplică Irlandei, insulelor și regiunilor ultraperiferice.

Articolul 66

Modificări ale Regulamentului (UE) 2021/1153

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

Articolul 67

Modificări ale Regulamentului (UE) nr. 913/2010

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

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Scopul și domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește normele de organizare, de guvernanță și de administrare a coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport feroviar de marfă competitiv în vederea dezvoltării unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv. Acesta stabilește normele de organizare și administrare a coridoarelor de transport de marfă, precum și planificarea orientativă a investițiilor în domeniul coridoarelor respective.
- (2) Prezentul regulament se aplică guvernanței, administrării și utilizării infrastructurii feroviare incluse în coridoarele de transport de marfă, fără a aduce atingere competenței statelor membre cu privire la planificarea și finanțarea acestei infrastructuri.”

2. Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 2

Definiții

- (1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 3 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european*.
- (2) În plus față de definițiile menționate la alineatul (1):
- (a) «coridor de transport de marfă» înseamnă liniile feroviare de marfă ale coridorului european de transport, astfel cum sunt specificate la articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2024/...⁺ al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport** și în anexa III la regulamentul respectiv, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu Directiva 2012/34/UE;
- (b) «plan de implementare» înseamnă documentul care prezintă mijloacele, strategia și măsurile pe care părțile interesate intenționează să le implementeze, care sunt necesare și suficiente pentru organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă;

⁺ JO: a se introduce numărul și data acestui regulament din documentul PE-CONS .../... [2021/0420(COD)].

- (c) «terminal» înseamnă instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă care a fost special amenajată pentru a permite fie încărcarea sau descărcarea mărfurilor în sau din trenurile de marfă și integrarea serviciilor de transport feroviar de marfă cu serviciile rutiere, maritime, fluviale și aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă și, dacă este necesar, îndeplinirea procedurilor de frontieră la frontierele cu țări terțe europene;
- (d) «coordonator european» înseamnă coordonatorul menționat la articolul 52 din Regulamentul (UE) .../...⁺⁺.

* JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

** JO L ...”.

3. Titlul capitolului II se înlocuiește cu următorul text:

„ORGANIZAREA ȘI GUVERNANȚA CORIDOARELOR DE TRANSPORT DE MARFĂ”.

⁺⁺ JO: a se introduce numărul acestui regulament din documentul PE-CONS .../... [2021/0420(COD)].

4. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Organizarea și guvernanța coridoarelor de transport de marfă

- (1) Statele membre și administratorii de infrastructură responsabili pentru coridorul de transport de marfă care face parte din respectivul coridor european de transport ajustează guvernanța coridorului de transport de marfă de la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare] sau în cazul unei modificări a alinierii unui coridor european de transport în temeiul articolului 11 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2024/...⁺⁺, în termen de 18 luni de la data modificării respective. În cazuri justificate în mod corespunzător și după obținerea acordului Comisiei, perioada poate fi prelungită la 24 de luni. Comitetul executiv și consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă adoptă măsurile necesare pentru a adapta organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă în conformitate cu articolele 9-19 din prezentul regulament la noua aliniere geografică.
- (2) Comitetul executiv al unui coridor de transport de marfă poate decide să abordeze aspectele administrative, operaționale și de interoperabilitate ale serviciilor internaționale de transport feroviar de călători pe coridor. Articolele 11 și 14 nu se aplică acestor servicii.”

5. Articolele 4-7 se elimină.

6. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, statele membre în cauză stabilesc un comitet executiv responsabil cu definirea obiectivelor generale ale coridorului de transport de marfă, supravegherea și luarea măsurilor prevăzute explicit la alineatul (7) din prezentul articol și la articolele 9 și 11, la articolul 14 alineatul (1) și la articolul 22. Comitetul executiv este alcătuit din reprezentanți ai autorităților statelor membre în cauză. Comitetul executiv evaluează periodic coerența dintre obiectivele generale și obiectivele definite de consiliul de administrație în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c).

(2) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, administratorii de infrastructură vizați și, după caz, organismele de alocare menționate la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE stabilesc un consiliu de administrație responsabil cu luarea măsurilor prevăzute explicit la alineatele (5), (7), (8) și (9) din prezentul articol și la articolele 9-12, la articolul 13 alineatul (1), la articolul 14 alineatele (2), (6) și (9), la articolul 16 alineatul (1), la articolul 17 alineatul (1) și la articolele 18 și 19 din prezentul regulament. Consiliul de administrație este alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură.”;

(b) se introduc următoarele alineate:

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

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

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

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

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

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

(c) alineatele (4)-(8) se înlocuiesc cu următorul text:

- „(4) Comitetul executiv ia deciziile pe baza acordului comun al reprezentanților autorităților statelor membre în cauză care participă la comitetul executiv.
- (5) Consiliul de administrație ia deciziile, inclusiv deciziile privind personalitatea sa juridică, constituirea structurii sale organizaționale, resursele și personalul, pe baza acordului comun al administratorilor de infrastructură în cauză care participă la consiliul de administrație. Consiliul de administrație poate fi o entitate juridică independentă. El poate fi constituit sub forma unui grup european de interes economic în sensul Regulamentului (CEE) nr. 2137/85 al Consiliului din 25 iulie 1985 privind Grupul European de Interes Economic (GEIE)*.
- (6) Responsabilitățile comitetului executiv și ale consiliului de administrație nu aduc atingere independenței administratorilor de infrastructură, astfel cum este prevăzut la articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE.

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

- (8) Consiliul de administrație instituie un grup consultativ suplimentar, format din întreprinderile feroviare care sunt interesate de utilizarea coridorului de transport de marfă. Acest grup consultativ poate emite un aviz privind orice propunere a consiliului de administrație care are consecințe pentru aceste întreprinderi. Acest grup consultativ poate, de asemenea, să emită avize din proprie inițiativă. Consiliul de administrație ține seama de orice astfel de avize. În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv. Comitetul executiv informează coordonatorul european și organismele de reglementare menționate la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE pentru care coridorul de transport de marfă este relevant. Comitetul executiv acționează în calitate de intermediar și emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Coordonatorul european în cauză poate, de asemenea, emite un aviz cu privire la chestiunea respectivă în timp util. Decizia finală aparține consiliului de administrație.

* JO L 199, 31.7.1985, p. 1.”;

(d) se introduce următorul alineat:

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

7. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Măsuri pentru dezvoltarea coridorului de transport de marfă

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

Acest plan cuprinde:

- (a) o descriere a caracteristicilor coridorului de transport de marfă, inclusiv blocajele, precum și programul de măsuri necesare în vederea îmbunătățirii organizării și administrării sale;
- (b) elementele esențiale ale studiului prevăzut la alineatul (3);

- (c) obiectivele coridoarelor de transport de marfă, în special în ceea ce privește performanța coridorului de transport de marfă, exprimată în calitate a serviciului și capacitate a coridorului de transport de marfă, în conformitate cu articolul 19 din prezentul regulament și, după caz, țintele cantitative sau calitative legate de acestea. Obiectivele și țintele țin seama de cerințele prevăzute la articolul 19 din Regulamentul (UE) .../...⁺;
- (d) măsurile de punere în aplicare a articolelor 12-19 și măsurile de îmbunătățire a performanței coridorului de transport de marfă, pe baza rezultatelor evaluării menționate la articolul 19 alineatul (3), în vederea atingerii obiectivelor și țăintelor menționate la litera (c) de la prezentul alineat;
- (e) opiniile și evaluarea grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) în ceea ce privește dezvoltarea coridoarelor;
- (f) un rezumat al cooperării și al rezultatelor consultării menționate la articolul 11, inclusiv avizele grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8), precum și un rezumat al răspunsurilor din partea altor părți interesate.

⁺ JO: a se introduce numărul acestui regulament din documentul PE-CONS .../... [2021/0420(COD)].

În contextul elaborării planului de punere în aplicare, consiliul de administrație are în vedere obiectivele și măsurile cuprinse în planul de acțiune al coordonatorului european, menționat la articolul 54 din Regulamentul (UE) .../...⁺. Planul de implementare include o trimitere la elementele planului de acțiune care sunt relevante pentru traficul feroviar de marfă de-a lungul coridorului.

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

- (2) Consiliul de administrație revizuieste periodic, cel puțin o dată la patru ani, planul de punere în aplicare, ținând seama de progresele înregistrate în implementarea sa, piața de transport feroviar de mărfuri pe coridorul de transport de marfă și performanțele evaluate conform obiectivelor prevăzute la alineatul (1) litera (c).
- (3) Consiliul de administrație realizează și actualizează periodic un studiu privind piața transporturilor legat de evoluțiile constatate și preconizate privind traficul pe coridorul de transport de marfă, care se referă la diferitele tipuri de trafic, atât în privința transportului de marfă, cât și a transportului de călători. Acest studiu examinează, de asemenea, dacă este necesar, costurile și beneficiile socioeconomice care decurg din dezvoltarea coridorului de transport de marfă.

⁺ JO: a se introduce numărul acestui regulament din documentul PE-CONS .../... [2021/0420(COD)].

- (4) Planul de punere în aplicare are în vedere dezvoltarea terminalelor, inclusiv analiza pieței și analiza prospectivă privind terminalele multimodale de marfă, precum și planurile de acțiune ale statelor membre vizând coridorul de transport de marfă, menționate la articolul 36 alineatele (3) și (4) din Regulamentul (UE) .../...⁺.
- (5) Consiliul de administrație ia măsuri, după caz, pentru a coopera cu administrațiile regionale sau locale, sau cu ambele, cu privire la planul de punere în aplicare.”

8. Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Planificarea investițiilor

- (1) Comitetul executiv și consiliul de administrație al unui coridor de transport de marfă cooperează cu coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă în ceea ce privește nevoile în materie de infrastructură și de investiții care rezultă din traficul feroviar de marfă pentru a sprijini elaborarea planului de acțiune menționat la articolul 54 din Regulamentul (UE) .../...⁺.
- (2) Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) cu privire la dezvoltarea infrastructurii și la nevoile de investiții. Consultarea se bazează pe o documentație adecvată și actualizată privind planificarea infrastructurii atât la nivel de coridor, cât și la nivel național. Avizele grupurilor consultative referitoare la investiții sunt fundamentate pe o justificare corespunzătoare. Comitetul executiv asigură coordonarea adecvată între aceste activități de consultare și mecanismele de coordonare la nivel național, astfel cum sunt definite la articolul 7e din Directiva 2012/34/UE.

⁺ JO: a se introduce numărul acestui regulament din documentul PE-CONS .../... [2021/0420(COD)].

(3) Cooperarea și consultarea vizează în special:

- (a) necesitățile în materie de capacitate ale transportului feroviar de marfă relevante pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor, în special în ceea ce privește trenurile de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m, ținând seama de necesitatea de capacitate în temeiul articolului 14 alineatul (2) din prezentul regulament și de orice infrastructură declarată saturată în temeiul articolului 47 din Directiva 2012/34/UE;
- (b) cerințele privind infrastructura rețelei transeuropene de transport relevante pentru transportul feroviar de marfă, astfel cum sunt definite în capitolele II și III din Regulamentul (UE) .../...⁺;
- (c) necesitatea unor investiții specifice pentru a elimina blocajele locale, pentru îmbunătățiri ale nodurilor și pentru rute de acces feroviar sau echipamente tehnice care sporesc performanța operațională.”

9. La articolul 13, alineatele (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Ghișeul unic decide cu privire la cererile referitoare la trasele prestabilite menționate la articolul 14 alineatul (3) și pentru rezerva de capacitate menționată la articolul 14 alineatul (5). Acesta alocă capacitatea în conformitate cu regulile referitoare la alocarea capacității, astfel cum au fost stabilite în Directiva 2012/34/UE. Ghișeul unic informează fără întârziere administratorii de infrastructură competenți cu privire la aceste cereri și la decizia luată.

⁺ JO: a se introduce numărul acestui regulament din documentul PE-CONS .../... [2021/0420(COD)].

- (4) Pentru orice cerere de capacități de infrastructură care nu poate fi onorată în conformitate cu alineatul (3), ghișeul unic retransmite fără întârziere cererea privind capacitatea de infrastructură administratorilor de infrastructură competenți și, după caz, organismelor de alocare menționate la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE, care iau o decizie privind cererea în conformitate cu articolul 38 și capitolul IV, secțiunea 3 din directiva menționată și comunică ghișeului unic decizia respectivă în vederea unei prelucrări ulterioare.”

10. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Comitetul executiv definește cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă în conformitate cu articolul 39 din Directiva 2012/34/UE.”;

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Pe baza evaluării menționate la alineatul (2) din prezentul articol, administratorii de infrastructură ai coridorului de transport de marfă definesc și organizează în comun trase internaționale prestabilite pentru trenurile de marfă urmând procedura menționată la articolul 10 din Directiva 2012/34/UE, recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători. Aceștia facilitează timpii de parcurs, frecvențele, timpii de plecare și de sosire, precum și rutele potrivite pentru serviciile de transport de marfă în vederea creșterii transportului de bunuri efectuat de trenurile de marfă care circulă în coridorul de transport de marfă. Aceste trase prestabilite se publică cel târziu cu trei luni înainte de data limită a primirii cererilor de capacitate menționate în anexa VII la Directiva 2012/34/UE. Administratorii de infrastructură ai mai multor coridoare de transport de marfă pot, dacă este necesar, să coordoneze trase internaționale prestabilite care oferă capacități pe coridoarele de transport în cauză.”;

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

„(5) În cazul în care acest lucru este justificat de o nevoie a pieței și de evaluarea menționată la alineatul (2) de la prezentul articol, administratorii de infrastructură stabilesc în comun rezerva de capacitate pentru trenurile internaționale de marfă care circulă pe coridoarele de transport de marfă, recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători, și mențin această rezervă disponibilă în cadrul graficului lor final de lucru pentru a permite un răspuns rapid și adecvat la solicitările ad-hoc de capacități, astfel cum se prevede la articolul 48 din Directiva 2012/34/UE. Aceste capacități sunt rezervate până la un termen înaintea orarului planificat, conform deciziei consiliului de administrație. Acest termen nu poate depăși 60 de zile.”;

(d) alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) Cu excepția situațiilor de forță majoră, inclusiv al unor lucrări urgente și de neprevăzut de importanță critică pentru siguranță, o trasă alocată unei operațiuni de transport de marfă în temeiul prezentului articol nu poate fi anulată cu mai puțin de două luni înaintea orei sale planificate din graficul de circulație dacă solicitantul respectiv nu își dă acordul în acest sens. Într-un astfel de caz, administratorul de infrastructură vizat face efortul de a propune solicitantului o trasă de o calitate și o fiabilitate echivalente, pe care solicitantul are dreptul de a o accepta sau de a o refuza. Prezenta dispoziție nu aduce atingere niciunui drept pe care solicitantul l-ar putea avea în temeiul unui contract, astfel cum se menționează la articolul 44 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. În orice caz, solicitantul poate sesiza în acest sens organismul de control competent menționat la articolul 20 din prezentul regulament.”;

(e) alineatul (10) se înlocuiește cu următorul text:

„(10) La alineatele (4) și (9) de la prezentul articol, referirile la administratorii de infrastructură includ, după caz, organismele de alocare menționate la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE.”

11. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Solicitanți autorizați

Fără a aduce atingere articolului 41 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, alți solicitanți decât întreprinderile feroviare și grupările internaționale pe care acestea le constituie, cum ar fi expeditorii, expeditorii de marfă și operatorii de transport combinat, pot solicita trasele internaționale prestabilite specificate la articolul 14 alineatul (3) și rezerva de capacitate specificată la articolul 14 alineatul (5). Pentru a folosi o astfel de trasă pentru transportul de marfă pe coridorul de transport de marfă, acești solicitanți desemnează o întreprindere feroviară care să încheie un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2012/34/UE.”

12. Articolul 17 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Fiecare administrator de infrastructură vizat elaborează norme de prioritate pentru gestionare între diferitele tipuri de trafic din partea din coridoarele de transport de marfă aflată sub responsabilitatea respectivului administrator de infrastructură, în conformitate cu obiectivele comune sau orientările, sau cu ambele, menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Aceste norme de prioritate sunt publicate în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE.”

13. Articolul 18, litera (a), se înlocuiește cu următorul text:

„(a) toate informațiile conținute în documentele de referință ale rețelelor naționale care privesc coridorul de transport de marfă, stabilite conform procedurii prevăzute la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE;”.

14. Articolul 19 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 19

Calitatea serviciului pe coridorul de transport de marfă

- (1) Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă promovează compatibilitatea între sistemele de îmbunătățire a performanțelor de-a lungul coridorului de transport de marfă, menționate la articolul 35 din Directiva 2012/34/UE.
- (2) Consiliul de administrație monitorizează performanța serviciilor furnizate de administratorii de infrastructură solicitanților în îndeplinirea funcțiilor lor esențiale, în măsura în care intră sub incidența articolelor 12-18, precum și a serviciilor de transport feroviar de marfă pe coridorul de transport de marfă. Monitorizarea performanței se efectuează din punct de vedere calitativ și cantitativ, dacă este cazul, pe baza unor indicatori de performanță vizând obiectivele și țintele coridorului de transport de marfă, definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c). Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8), precum și coordonatorul european cu privire la indicatorii de performanță relevanți.

- (3) Consiliul de administrație evaluează rezultatele monitorizării performanței în raport cu obiectivele și țintele definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c) și cu prioritățile operaționale menționate la articolul 19 din Regulamentul (UE) .../...⁺.
- (4) Consiliul de administrație întocmește și publică un raport anual care prezintă rezultatele activităților desfășurate în temeiul prezentului articol. Acesta prezintă opiniile și evaluarea performanței de către grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) într-o secțiune dedicată a raportului. Consiliul de administrație transmite raportul anual comitetului executiv spre aprobare.”

15. Articolul 20 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Organismele de control menționate la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE cooperează pentru monitorizarea concurenței pe coridorul feroviar de transport de marfă. Acestea asigură îndeosebi accesul nediscriminatoriu la coridor și sunt responsabile pentru examinarea contestației prevăzute la articolul 56 alineatul (1) din directiva menționată. Acestea schimbă informațiile necesare obținute de la administratorii de infrastructură și de la alte părți interesate.”;

⁺ JO: a se introduce numărul acestui regulament din documentul PE-CONS .../... [2021/0420(COD)].

(b) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Orice reprezentanți asociați ai administratorilor de infrastructură în sensul articolului 40 alineatele (1) și (2) din Directiva 2012/34/UE asigură furnizarea fără întârziere a tuturor informațiilor necesare în scopul soluționării reclamațiilor sau în scopul investigației menționate la alineatul (3) din prezentul articol și solicitate de către organismul de control al statului membru unde își are sediul reprezentantul asociat. Acest organism de control are dreptul să transmită astfel de informații privind trasa feroviară internațională vizată organismelor de control menționate la alineatul (3) din prezentul articol.”

16. Articolul 21 se elimină.

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

„Articolul 22

Monitorizarea punerii în aplicare

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

Articolul 23

Raport

Comisia examinează periodic aplicarea prezentului regulament. Aceasta prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, prima dată la 10 noiembrie 2015 și ulterior o dată la patru ani.”

18. Anexa se elimină.

Articolul 68

Abrogare

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

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

Articolul 69
Intrarea în vigoare

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

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

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele

LISTA ANEXELOR

- ANEXA I Hărțile rețelei globale, ale rețelei centrale extinse și ale rețelei centrale
- ANEXA II Lista cu nodurile rețelei transeuropene de transport
- ANEXA III Alinierea coridoarelor europene de transport
- ANEXA IV Hărți indicative ale rețelei transeuropene de transport extinse la anumite țări terțe
- ANEXA V Orientări privind planificarea mobilității urbane durabile în cazul nodurilor urbane
- ANEXA VI Modificări ale Regulamentului (UE) 2021/1153
- ANEXA VII Tabel de corespondență

(Din motive tehnice, anexele nu sunt reproduse aici. Pentru conținutul acestora, vă rugăm să consultați <https://www.europarl.europa.eu/tent/en/contents>)
