

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► B 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

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 348, 20.12.2013, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul delegat (UE) nr. 473/2014 al Comisiei din 17 ianuarie 2014	L 136	10	9.5.2014
► <u>M2</u>	Regulamentul delegat (UE) 2016/758 al Comisiei din 4 februarie 2016	L 126	3	14.5.2016
► <u>M3</u>	Regulamentul delegat (UE) 2017/849 al Comisiei din 7 decembrie 2016	L 128I	1	19.5.2017
► <u>M4</u>	Regulamentul delegat (UE) 2019/254 al Comisiei din 9 noiembrie 2018	L 43	1	14.2.2019



**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**

(Text cu relevanță pentru SEE)

CAPITOLUL I

PRINCIPII GENERALE

Articolul 1

Obiect

(1) Prezentul regulament stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care cuprinde o structură pe două niveluri, care constă într-o rețea globală și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale.

(2) Prezentul regulament identifică proiecte de interes comun și specifică cerințele care trebuie respectate pentru gestionarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport.

(3) Prezentul regulament stabilește prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

(4) Prezentul regulament prevede măsuri pentru implementarea rețelei transeuropene de transport. Implementarea proiectelor de interes comun depinde de gradul de maturitate a acestora, respectarea dreptului Uniunii și a procedurilor judiciare naționale și disponibilitatea resurselor financiare, fără a aduce atingere angajamentului financiar al unui stat membru sau al Uniunii.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică rețelei transeuropene de transport, astfel cum figurează în hărțile cuprinse în anexa I. Rețeaua transeuropeană de transport include infrastructura de transport și aplicațiile telematice precum și măsurile care promovează gestionarea și utilizarea eficientă a acestei infrastructuri și care permit stabilirea și operarea de servicii durabile și eficiente de transport.

(2) Infrastructura rețelei transeuropene de transport se compune din infrastructura pentru transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare, transportul rutier, transportul maritim, transportul aerian și transportul multimodal, astfel cum sunt stabilite în secțiunile relevante din capitolul II.



Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „proiect de interes comun” înseamnă orice proiect desfășurat în conformitate cu cerințele prezentului regulament și cu respectarea dispozițiilor prevăzute de acesta;
- (b) „țară învecinată” înseamnă o țară care intră în domeniul de aplicare al politicii europene de vecinătate, inclusiv a parteneriatului strategic, a politicii de extindere și a Spațiului Economic European sau a Asociației Europene a Liberului Schimb;
- (c) „țară terță” înseamnă orice țară învecinată sau orice altă țară cu care Uniunea poate coopera pentru atingerea obiectivelor urmărite prin prezentul regulament;
- (d) „valoare adăugată europeană” înseamnă valoarea unui proiect care, în plus față de potențiala valoare pentru respectivul stat membru, conduce la o îmbunătățire semnificativă a conexiunilor sau a fluxurilor de transport între statele membre, care poate fi demonstrată prin luarea în considerare a îmbunătățirii eficienței, durabilității, competitivității sau coeziunii, în conformitate cu obiectivele prevăzute la articolul 4;
- (e) „administrator de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special cu crearea sau întreținerea infrastructurii de transport. Printre activitățile acestuia se poate număra gestionarea sistemelor de control și siguranță ale infrastructurii;
- (f) „aplicații telematice” înseamnă sisteme care utilizează tehnologii de informare, de comunicare, de navigare sau de poziționare/localizare pentru a gestiona în mod eficace infrastructura, mobilitatea și traficul în cadrul rețelei transeuropene de transport și pentru a oferi servicii cu valoare adăugată cetățenilor și operatorilor, inclusiv sisteme pentru o utilizare a rețelei în condiții de securitate, siguranță, protecție a mediului și eficiență din punctul de vedere al capacității. Acestea pot include, de asemenea, dispozitive de bord, cu condiția ca acestea să alcătuiască un ansamblu indivizibil împreună cu componentele de infrastructură corespunzătoare. Aplicațiile telematice includ sistemele, tehnologiile și serviciile menționate la punctele (g) - (l);
- (g) „sistem de transport inteligent” (STI) înseamnă un sistem astfel cum este specificat în Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ 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).

▼B

- (h) „sistem de gestionare a traficului aerian” înseamnă un sistem, astfel cum este menționat în Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾ și în Planul general european pentru gestionarea traficului aerian (Planul general ATM) specificat în Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului⁽²⁾;
- (i) „sisteme de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime” (VTMIS) înseamnă sisteme implementate pentru monitorizarea și gestionarea traficului și a transportului maritim, care utilizează informații provenite de la sistemele de identificare automată a navelor (*Automatic Identification Systems of Ships* - AIS), sistemul de identificare și urmărire a navelor la mare distanță (*Long-Range Identification and Tracking of Ships* - LRIT), sistemele radar de coastă și de sistemele de radiocomunicații, astfel cum se prevede în Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽³⁾ și include integrarea sistemelor naționale de informații maritime și de schimb prin Safe-SeaNet;
- (j) „servicii de informații fluviale (RIS)” înseamnă tehnologii ale informației și comunicațiilor privind căile navigabile interioare, astfel cum sunt menționate în Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁴⁾;
- (k) „servicii maritime electronice” înseamnă servicii care utilizează tehnologii ale informației avansate și interoperabile în sectorul transportului maritim, cu scopul de a simplifica procedurile administrative și de a facilita tranzitul mărfurilor pe mare și în zonele portuare, inclusiv servicii de interfață unică, cum ar fi interfața unică integrată în domeniul maritim prevăzută în Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁵⁾, sistemele portuare comunitare și sistemele relevante de informații ale vămilor;
- (l) „sistem european de gestionare a traficului feroviar” (*European Rail Traffic Management System* - ERTMS) înseamnă sistemul definit în Decizia 2006/679/CE a Comisiei⁽⁶⁾ și în Decizia 2006/860/CE a Comisiei⁽⁷⁾;

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea) (JO L 96, 31.3.2004, p. 26).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR) (JO L 64, 2.3.2007, p. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE (JO L 283, 29.10.2010, p. 1).

⁽⁶⁾ Decizia 2006/679/CE a Comisiei din 28 martie 2006 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional (JO L 284, 16.10.2006, p. 1).

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

▼B

- (m) „tronson transfrontalier” înseamnă un tronson care asigură continuitatea unui proiect de interes comun între cele mai apropiate noduri urbane de ambele părți ale frontierei dintre două state membre sau dintre un stat membru și o țară vecină;

- (n) „transport multimodal” înseamnă transport de călători sau de marfă, sau ambele, prin utilizarea a două sau mai multe moduri de transport;

- (o) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea infrastructurii din cadrul unui mod de transport, inclusiv toate condițiile normative, tehnice și operaționale, de a permite fluxuri de trafic sigure și neîntrerupte care ating nivelurile necesare de performanță pentru infrastructura sau modul de transport respectiv;

- (p) „nod urban” înseamnă o zonă urbană unde infrastructura de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport, cum ar fi porturi, inclusiv terminale pentru călători, aeroporturi, gări feroviare, platforme logistice și terminale de mărfuri amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, este conectată la alte părți ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local;

- (q) „blocaj” înseamnă o barieră fizică, tehnică sau funcțională ce antrenează o pană a sistemului de natură să afecteze continuitatea fluxurilor pe distanță lungă sau transfrontaliere, care poate fi surmontată prin crearea de noi infrastructuri sau prin modernizarea substanțială a infrastructurii existente, ceea ce ar putea aduce îmbunătățiri semnificative care vor soluționa constrângerile cauzate de blocaj;

- (r) „platformă logistică” înseamnă o zonă care este direct conectată la infrastructura de transport a rețelei transeuropene de transport, incluzând cel puțin un terminal de marfă, și care permite desfășurarea unor activități logistice;

- (s) „terminal de marfă” înseamnă o structură prevăzută cu echipamente pentru transbordarea între cel puțin două moduri de transport sau între două sisteme feroviare diferite, și pentru depozitarea temporară a mărfurilor, cum ar fi porturile, porturile interioare, aeroporturile și terminalele feroviar-rutiere;

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

▼B

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

*Articolul 4***Obiectivele rețelei transeuropene de transport**

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

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

▼B

(b) eficiență, prin:

- (i) eliminarea blocajelor și conectarea legăturilor absente, atât în cadrul infrastructurilor de transport, cât și la punctele de conexiune dintre acestea, pe teritoriile statelor membre și între acestea;
- (ii) interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport;
- (iii) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport;
- (iv) promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care contribuie la promovarea creșterii economice și a competitivității;
- (v) utilizarea eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente;
- (vi) aplicarea unor concepte tehnologice și operaționale inovatoare, într-un mod rentabil;

(c) durabilitate, prin:

- (i) dezvoltarea tuturor modurilor de transport, astfel încât să se asigure un transport durabil și eficient din punct de vedere economic pe termen lung;
- (ii) contribuția la realizarea obiectivelor vizând transporturile nepoluante, cu emisii reduse de gaze cu efect de seră și cu emisii reduse de dioxid de carbon, la securitatea aprovizionării cu combustibil, la reducerea costurilor externe și la protecția mediului;
- (iii) promovarea unui transport cu emisii reduse de dioxid de carbon, cu scopul de a reduce în mod semnificativ emisiile de CO₂ până în 2050, în conformitate cu obiectivele Uniunii relevante de reducere a CO₂.

(d) creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin:

- (i) satisfacerea nevoilor în materie de mobilitate și transport ale utilizatorilor săi pe teritoriul Uniunii și în raporturile cu țările terțe;
- (ii) asigurarea unor standarde de siguranță și securitate de înaltă calitate, atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de marfă;
- (iii) sprijinirea mobilității, chiar și în cazul catastrofelor naturale sau provocate de om, și asigurând accesibilitatea serviciilor de urgență și salvare;

▼B

- (iv) stabilirea cerințelor privind infrastructura, în special în domeniul interoperabilității, siguranței și securității, care vor asigura calitatea, eficiența și durabilitatea serviciilor de transport;
- (v) accesibilitate pentru persoanele în vârstă, pentru persoanele cu mobilitate redusă și pentru călătorii cu handicap.

*Articolul 5***Rețea eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor**

(1) Rețeaua transeuropeană de transport se planifică, dezvoltă și exploatează într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, prin:

- (a) dezvoltarea, îmbunătățirea și întreținerea infrastructurii de transport existente;
- (b) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;
- (c) implementarea noilor tehnologii și a aplicațiilor telematice, atunci când o asemenea implementare se justifică la nivel economic;
- (d) luarea în considerare a unor posibile sinergii cu alte rețele, în special cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații;
- (e) evaluarea impactului strategic de mediu, cu instituirea unor planuri și programe adecvate și a impactului asupra atenuării efectului schimbărilor climatice;
- (f) măsuri de planificare și extindere a capacităților de infrastructură, acolo unde este necesar;
- (g) luarea în considerare în mod adecvat a vulnerabilității infrastructurii de transport, atât în ceea ce privește schimbările climatice, cât și catastrofele naturale sau cele provocate de om, în vederea abordării acestor provocări.

(2) Atunci când planifică și dezvoltă rețeaua transeuropeană de transport, statele membre iau în considerare circumstanțele speciale din diferitele părți ale Uniunii, cum ar fi în mod deosebit aspectele legate de turism și caracteristicile topografice ale regiunilor în cauză. Ele pot adapta alinierea detaliată a rutelor tronsoanelor în limitele indicate la articolul 49 alineatul (4) litera (c), asigurând respectarea cerințelor stabilite în prezentul regulament.

*Articolul 6***Structura pe două niveluri a rețelei transeuropene de transport**

(1) Dezvoltarea treptată a rețelei transeuropene de transport se realizează în special prin implementarea unei structuri pe două niveluri pentru această rețea, bazată pe o abordare metodologică coerentă și transparentă, constând într-o rețea globală și într-o rețea centrală.

▼B

(2) Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri. Aceasta se identifică și se elaborează în conformitate cu dispozițiile capitolului II.

(3) Rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport. Aceasta este identificată și elaborată în conformitate cu dispozițiile capitolului III.

*Articolul 7***Proiecte de interes comun**

(1) Proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin reabilitarea și modernizarea infrastructurilor de transport existente și prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a rețelei din punctul de vedere al resurselor.

(2) Un proiect de interes comun:

(a) contribuie la îndeplinirea obiectivelor din cel puțin două din cele patru categorii prevăzute la articolul 4;

(b) respectă dispozițiile capitolului II și, dacă vizează rețeaua centrală, respectă, în plus, dispozițiile capitolului III;

(c) are viabilitate economică, pe baza unei analize a costurilor și a beneficiilor socioeconomice;

(d) are o valoare adăugată europeană demonstrată.

(3) Un proiect de interes comun poate să înglobeze întregul său ciclu, inclusiv studiile de fezabilitate și procedurile de autorizare, punerea în aplicare și evaluarea.

(4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că proiectele se derulează în conformitate cu dreptul relevant al Uniunii și cu dreptul intern, în special cu actele juridice ale Uniunii în materie de mediu, protecția climei, siguranță, securitate, concurență, ajutoare de stat, achiziții publice, sănătate publică și accesibilitate.

(5) Proiectele de interes comun sunt eligibile pentru asistență financiară din partea Uniunii în temeiul instrumentelor disponibile pentru rețeaua transeuropeană de transport.

▼B*Articolul 8***Cooperarea cu țările terțe**

(1) Uniunea poate acorda sprijin, inclusiv financiar, pentru proiectele de interes comun, cu scopul de a conecta rețeaua transeuropeană de transport la rețelele de infrastructură ale țărilor învecinate, în măsura în care aceste proiecte:

- (a) conectează rețeaua centrală la punctele de trecere a frontierei și vizează infrastructura necesară pentru asigurarea fără întreruperi a unui flux de trafic, a verificărilor la frontieră, a supravegherii frontierelor și a altor proceduri de control la frontiere;
- (b) asigură legătura dintre rețeaua centrală și rețelele de transport ale țărilor terțe, în scopul consolidării creșterii economice și a competitivității;
- (c) completează infrastructura de transport din țări terțe care face legătura între părți ale rețelei centrale din Uniune;
- (d) implementează sistemele de gestionare a traficului în țările respective;
- (e) promovează transportul maritim și autostrăzile maritime, excluzând acordarea de sprijin financiar porturilor din țări terțe;
- (f) facilitează transporturile pe căi navigabile interioare împreună cu țările terțe.

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

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), Uniunea poate coopera cu țări terțe pentru promovarea altor proiecte, fără a furniza sprijin financiar, în măsura în care respectivele proiecte urmăresc:

- (a) promovarea interoperabilității dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele țărilor terțe;
- (b) promovarea extinderii sferei de aplicare a politicii privind rețeaua transeuropeană de transport la țările terțe;
- (c) facilitarea transportului aerian cu țările terțe, cu scopul de a promova competitivitatea și creșterea economică eficientă și durabilă, inclusiv extinderea cerului unic european și o mai bună cooperare în materie de gestionare a traficului aerian;
- (d) facilitarea transportului maritim și promovarea construirii de „autostrăzi maritime” împreună cu țările terțe.

▼B

(3) Proiectele prevăzute la alineatul (2) literele (a) și (d) respectă dispozițiile corespunzătoare prevăzute în capitolul II.

(4) Anexa III include hărțile indicative ale rețelei transeuropene de transport extinse la anumite țări învecinate.

(5) Pentru promovarea proiectelor de interes comun, Uniunea poate utiliza actualele instrumente financiare și de coordonare cu țările învecinate sau poate institui și utiliza altele noi, precum Facilitatea de investiții pentru vecinătate (FIV) sau Instrumentul de asistență pentru preaderare (IPA).

(6) Dispozițiile prezentului articol fac obiectul procedurilor relevante privind acordurile internaționale, astfel cum se prevede la articolul 218 din TFUE.

CAPITOLUL II

REȚEAUA GLOBALĂ

Articolul 9

Dispoziții generale

(1) Rețeaua globală:

- (a) este cea indicată pe hărțile și în listele din Anexa I și din partea 2 din Anexa II;
- (b) este indicată în continuare prin descrierea componentelor infrastructurii;
- (c) îndeplinește cerințele privind infrastructurile de transport stabilite în prezentul capitol;
- (d) constituie baza pentru identificarea proiectelor de interes comun;
- (e) ia în considerare constrângerile fizice și elementele topografice specifice ale infrastructurilor de transport din statele membre, identificate în specificațiile tehnice de interoperabilitate (TSI).

(2) Statele membre depun toate eforturile în scopul de a finaliza rețeaua globală și pentru a respecta dispozițiile relevante din prezentul capitol până la 31 decembrie 2050.

Articolul 10

Priorități generale

(1) În dezvoltarea rețelei globale, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:

- (a) asigurarea unei accesibilități și a unei conectivități sporite pentru toate regiunile Uniunii, ținându-se seama de cazurile specifice ale insulelor, ale rețelelor izolate și ale regiunilor slab populate, îndepărtate și ultraperiferice;

▼B

- (b) asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității acestora;
 - (c) remedierea legăturilor lipsă și înlăturarea blocajelor, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere;
 - (d) promovarea utilizării eficiente și durabile a infrastructurii și, după caz, creșterea capacității;
 - (e) îmbunătățirea sau menținerea calității infrastructurii din punctul de vedere al siguranței, securității, eficienței, climei și, după caz, al rezistenței în fața dezastrelor, al performanțelor de mediu, al condițiilor sociale, al accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și călătorii cu handicap, precum și al calității serviciilor și al continuității fluxurilor de trafic;
 - (f) implementarea și instalarea aplicațiilor telematice, precum și promovarea dezvoltării tehnologice inovatoare.
- (2) Pentru completarea măsurilor prevăzute la alineatul (1), se acordă o atenție deosebită măsurilor necesare pentru:
- (a) asigurarea securității alimentării cu combustibil prin creșterea eficienței energetice și promovarea folosirii unor surse energetice și sisteme de propulsie alternative și, mai ales, cu un nivel scăzut sau chiar nul al emisiilor de dioxid de carbon;
 - (b) atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier;
 - (c) eliminarea barierelor de ordin administrativ și tehnic, în special în ceea ce privește interoperabilitatea rețelei transeuropene de transport și concurența.

*SECȚIUNEA 1****Infrastructura de transport feroviar****Articolul 11***Componente ale infrastructurii**

- (1) Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special:
- (a) linii feroviare de mare viteză și convenționale, inclusiv:
 - (i) linii secundare;
 - (ii) tuneluri;
 - (iii) poduri;
 - (b) terminale de marfă și platforme logistice pentru transbordarea mărfurilor în cadrul modului de transport feroviar și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;

▼B

(c) gări, în conformitate cu indicațiile din anexa I, pentru transferul călătorilor în cadrul modului de transport feroviar, precum și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;

(d) conexiunile gărilor, terminalelor de marfă și platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;

(e) echipamente asociate;

(f) aplicații telematice.

(2) Liniile feroviare sunt de următoarele tipuri:

(a) linii feroviare pentru transport de mare viteză, care sunt:

(i) linii special construite pentru transportul de mare viteză, echipate pentru viteze mai mari sau egale cu 250 km/h;

(ii) linii convenționale special modernizate, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;

(iii) linii special modernizate pentru mare viteză, care au caracteristici speciale din cauza constrângerilor de ordin topografic, de relief sau de sistematizare urbană și pe care viteza trebuie adaptată fiecărui caz în parte. Această categorie include și liniile de interconectare între rețelele de mare viteză și cele convenționale, liniile din gări, liniile de acces către terminale, depouri, etc. pe care materialul rulant „de mare viteză” circulă cu viteza convențională;

(b) linii feroviare pentru transport convențional.

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

Articolul 12

Cerințe privind infrastructura de transport

(1) Terminalele de marfă sunt conectate la infrastructura rutieră sau, acolo unde este posibil, la infrastructura de transport pe căi navigabile interioare a rețelei globale.

▼B

- (2) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară:
- (a) este echipată cu ERTMS, cu excepția rețelelor izolate;
 - (b) respectă dispozițiile Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁾ și măsurile sale de punere în aplicare, cu scopul de a asigura interoperabilitatea rețelei globale;
 - (c) respectă cerințele specificației tehnice de interoperabilitate (TSI) adoptate în conformitate cu articolul 6 din Directiva 2008/57/CE, cu excepția cazurilor autorizate de TSI relevantă sau în temeiul procedurii prevăzute la articolul 9 din Directiva 2008/57/CE;
 - (d) cu excepția rețelelor izolate, este complet electrificată în ce privește liniile de cale ferată și, în măsura în care acest lucru este necesar pentru operațiunile trenurilor electrice, în ce privește liniile secundare;
 - (e) respectă cerințele prevăzute de Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁽²⁾ în ce privește accesul la terminale de marfă.
- (3) La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia acordă derogări privind cerințele care depășesc dispozițiile Directivei 2008/57/CE în ceea ce privește ERTMS și electrificarea.

*Articolul 13***Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare**

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

- (a) implementarea ERTMS;
- (b) trecerea la ecartamentul nominal de 1 435 mm;
- (c) atenuarea impactului zgomotului și al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice;
- (d) respectarea cerințelor privind infrastructura și sporirea interoperabilității;
- (e) îmbunătățirea siguranței trecerilor la nivel;
- (f) după caz, conectarea infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare.

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

⁽²⁾ 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).

▼B*SECȚIUNEA 2**Infrastructura de transport pe căi navigabile interioare**Articolul 14***Componentele infrastructurii**

- (1) Infrastructura pe căi navigabile interioare cuprinde, în special:
 - (a) râuri;
 - (b) canale;
 - (c) lacuri;
 - (d) infrastructuri conexe, precum ecluze, ascensoare, poduri, rezervoare și măsurile aferente de prevenire a inundațiilor care pot avea un impact pozitiv asupra navigației pe căi navigabile interioare;
 - (e) porturi interioare, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare;
 - (f) echipamente asociate;
 - (g) aplicații telematice, inclusiv RIS;
 - (h) conexiunile porturilor interioare cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport.
- (2) Pentru a face parte din rețeaua globală, porturile interioare transbordoază anual un volum de mărfuri de peste 500 000 de tone. Volumul anual total al mărfurilor transbordate se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, publicată de Eurostat.

(3) Echipamentele asociate ale căilor navigabile interioare pot include echipamentele pentru descărcarea și încărcarea mărfurilor în porturile interioare. Echipamentele asociate pot include, în special, sisteme de propulsie și de operare care reduc poluarea, ca de pildă poluarea apei și a aerului, consumul energetic și intensitatea emisiilor de dioxid de carbon. Acestea pot de asemenea include instalațiile de preluare a deșeurilor, instalații de energie electrică pe țărm, instalații de colectare a uleiurilor uzate, precum și echipamente pentru spargerea gheții, pentru servicii hidrologice, pentru dragarea portului și a căilor de acces în porturi pentru a asigura navigabilitatea acestora în tot timpul anului.

*Articolul 15***Cerințe privind infrastructura de transport**

- (1) Statele membre se asigură că porturile interioare sunt conectate la infrastructura rutieră sau feroviară.

▼B

(2) Porturile interioare oferă cel puțin un terminal de marfă deschis tuturor operatorilor, fără discriminare, și aplică tarife transparente.

(3) Statele membre se asigură că:

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

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

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

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

Articolul 16

Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii căilor navigabile interioare

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

(a) pentru căile navigabile interioare existente: măsuri de punere în aplicare necesare pentru a atinge standardele specifice clasei IV de căi navigabile interioare;

(b) după caz, atingerea unor standarde mai ridicate de modernizare a căilor navigabile existente și de creare de noi căi navigabile în conformitate cu aspectele tehnice privind infrastructura ale CEMT, pentru a respecta cerințele pieței;

(c) implementarea aplicațiilor telematice, inclusiv RIS;

(d) conectarea infrastructurii porturilor interioare la infrastructura de transport feroviar și rutier de marfă;

(e) acordarea unei atenții deosebite râurilor și fluviilor cu curs liber aflate în stare aproape naturală și care pot, prin urmare, să facă obiectul unor măsuri speciale;

▼B

- (f) promovarea transportului durabil pe căile navigabile interioare;
- (g) modernizarea și extinderea capacității infrastructurii necesare pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare.

*SECȚIUNEA 3****Infrastructura de transport rutier****Articolul 17***Componente ale infrastructurii**

- (1) Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special:
 - (a) căi rutiere de înaltă calitate, inclusiv:
 - (i) poduri;
 - (ii) tuneluri;
 - (iii) joncțiuni;
 - (iv) intersecții;
 - (v) bretele rutiere;
 - (vi) benzi de urgență;
 - (b) zone de parcare și de odihnă;
 - (c) echipamente asociate;
 - (d) aplicații telematice, inclusiv STI;
 - (e) terminale de marfă și platforme logistice;
 - (f) conexiunile terminalelor de marfă și ale platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (g) autogări.
- (2) Căile rutiere de înaltă calitate menționate la alineatul (1) litera (a) sunt cele capabile să joace un rol important în traficul de marfă și de călători pe distanțe lungi, să integreze principalele centre urbane și economice, să comunice cu alte moduri de transport și să stabilească legături între regiunile muntoase, îndepărtate, enclavizate și periferice ale NUTS 2 și regiunile centrale ale Uniunii. Aceste căi rutiere sunt întreținute în mod corespunzător pentru a permite traficul în condiții de siguranță și securitate.

▼B

(3) Căile rutiere de înaltă calitate sunt proiectate și construite special pentru traficul motorizat, putând fi vorba fie de autostrăzi, fie de șosele expres, fie de drumuri strategice convenționale.

(a) O autostradă este o șosea proiectată și construită special pentru traficul motorizat, care nu deservește proprietățile care o mărginesc și care:

(i) cu excepția punctelor speciale, sau temporar, este prevăzută cu părți carosabile separate pentru cele două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;

(ii) nu intersectează la același nivel o șosea, o cale ferată sau o linie de tramvai, o pistă pentru biciclete sau o cale pietonală; și

(iii) este indicată ca fiind autostradă printr-un simbol special.

(b) O șosea expres este o șosea destinată traficului motorizat, accesibilă în principal prin intermediul bretelelor rutiere sau al joncțiunilor controlate, și care:

(i) interzice oprirea și parcare pe partea carosabilă; și

(ii) nu intersectează la același nivel o cale ferată sau o linie de tramvai.

(c) Un drum strategic convențional este o cale rutieră care nu este nici autostradă, nici șosea expres, dar care este o cale rutieră de înaltă calitate, astfel cum se precizează la alineatele (1) și (2).

(4) Printre echipamentele asociate căilor rutiere se pot număra în special echipamentele pentru gestionarea traficului, informare și îndrumare rutieră, pentru perceperea taxelor de utilizare, pentru garantarea siguranței rutiere, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, pentru realimentare sau reîncărcarea vehiculelor cu propulsie alternativă, precum și pentru parcare în condiții de securitate a vehiculelor comerciale.

Articolul 18

Cerințe privind infrastructura de transport

Statele membre se asigură că:

(a) căile rutiere respectă dispozițiile articolului 17 alineatul (3) literele (a), (b) sau (c);

(b) siguranța infrastructurii de transport rutier este asigurată, monitorizată și îmbunătățită, după caz, în conformitate cu procedura prevăzută de Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului (¹);

(¹) 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).

▼B

- (c) tunelurile rutiere cu lungimea de peste 500 m respectă dispozițiile Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾;
- (d) dacă este necesar, interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră este asigurată în conformitate cu Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și cu Decizia 2009/750/CE a Comisiei ⁽³⁾;
- (e) orice sistem de transport inteligent implementat de o autoritate publică cu privire la infrastructura de transport rutier respectă dispozițiile Directivei 2010/40/UE și este implementat în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul directivei respective.

*Articolul 19***Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere**

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

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

*SECȚIUNEA 4***Infrastructura de transport maritim și autostrăzile maritime***Articolul 20***Componente ale infrastructurii**

- (1) Infrastructura de transport maritim cuprinde, în special:

- (a) spațiul maritim;
- (b) canale maritime;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității (JO L 166, 30.4.2004, p. 124).

⁽³⁾ Decizia 2009/750/CE a Comisiei din 6 octombrie 2009 privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică și a elementelor tehnice ale acestuia (JO L 268, 13.10.2009, p. 11)

▼B

- (c) porturi maritime, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare;
 - (d) conexiunile porturilor cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (e) diguri, ecluze și docuri;
 - (f) dispozitive de asistență la navigație;
 - (g) căi de acces în porturi și șenale navigabile;
 - (h) diguri;
 - (i) autostrăzi maritime;
 - (j) echipamente asociate;
 - (k) aplicații telematice, inclusiv servicii maritime electronice și VTMISS.
- (2) Porturile maritime reprezintă punctele de intrare și ieșire pentru infrastructura terestră a rețelei globale. Acestea îndeplinesc cel puțin unul din următoarele criterii:
- (a) volumul total anual al traficului de călători depășește 0,1 % din volumul total anual al traficului de călători la nivelul tuturor porturilor maritime ale Uniunii. Cifra de referință pentru acest volum total este reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă și publicată de Eurostat;
 - (b) volumul total anual de marfă manipulată – fie în vrac, fie individual – depășește 0,1 % din volumul total anual al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Uniunii. Cifra de referință pentru acest volum total este reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă și publicată de Eurostat;
 - (c) portul maritim este situat pe o insulă și reprezintă singurul punct de acces la o regiune NUTS 3 din rețeaua globală;
 - (d) portul maritim este situat într-o regiune ultraperiferică sau periferică, în afara unei suprafețe cu raza de 200 de km de la cel mai apropiat port din rețeaua globală.

▼B

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

*Articolul 21***Autostrăzi maritime**

(1) Autostrăzile maritime, reprezentând dimensiunea maritimă a rețelei transeuropene de transport, contribuie la realizarea unui spațiu de transport maritim european fără frontiere. Acestea constau în rute maritime pe distanțe scurte, porturi, instalații, infrastructură și echipamente maritime asociate, precum și formalități administrative simplificate care permit transportul maritim pe distanțe scurte sau operarea de servicii maritimo-fluviale între cel puțin două porturi, inclusiv conexiunile cu hinterlandul. Autostrăzile maritime includ:

- (a) legături maritime între porturi maritime ale rețelei globale sau între un port al rețelei globale și un port dintr-o țară terță în cazul în care acestea sunt de o importanță strategică pentru Uniune;
- (b) instalații portuare, terminale de marfă, platforme și centre logistice aflate în afara zonei portuare, dar asociate operațiunilor portuare, tehnologii ale informației și comunicațiilor (TIC), cum ar fi sistemele electronice de gestionare logistică, siguranță și securitate și proceduri administrative și vamale în cel puțin un stat membru;
- (c) infrastructura pentru acces terestru și maritim direct.

(2) Proiectele de interes comun pentru autostrăzile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport se propun de cel puțin două state membre. Aceste proiecte cuprind:

- (a) legătura maritimă și conexiunile acesteia cu hinterlandul în cadrul rețelei centrale între două sau mai multe porturi ale rețelei centrale; sau
- (b) legătura maritimă și conexiunile acesteia cu hinterlandul între un port al rețelei centrale și porturi ale rețelei globale, cu un accent deosebit pe conexiunile cu hinterlandul ale porturilor din rețeaua centrală și globală.

▼B

(3) Proiectele de interes comun pentru autostrăzile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport pot, de asemenea, să includă activități care aduc beneficii mai mari și care nu sunt legate de anumite porturi, precum serviciile și acțiunile de garantare a mobilității persoanelor și a mărfurilor, activitățile de îmbunătățire a performanței de mediu, precum furnizarea energiei electrice pe țărm care ar ajuta navele să își reducă emisiile, punerea la dispoziție de instalații pentru spargerea gheții, activitățile care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului, operațiunile de dragare, instalațiile alternative de alimentare cu combustibil, precum și optimizarea proceselor, a procedurilor și a factorului uman, platformele TIC și sistemele de informare, inclusiv sistemele de gestionare a traficului și de raportare electronică.

(4) În termen de doi ani de la desemnarea sa conform articolului 45, coordonatorul european pentru autostrăzile maritime prezintă un plan detaliat de punere în aplicare pentru autostrăzile maritime care se bazează pe experiențele și evoluțiile legate de transportul maritim din Uniune, precum și pe traficul estimat pe autostrăzile maritime.

*Articolul 22***Cerințe privind infrastructura de transport**

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

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

▼B*Articolul 23***Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii maritime**

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

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

*SECȚIUNEA 5***Infrastructura de transport aerian***Articolul 24***Componente ale infrastructurii**

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

▼B

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

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

*Articolul 25***Cerințe privind infrastructura de transport**

- (1) Statele membre se asigură că orice aeroport situat pe teritoriul lor oferă cel puțin un terminal deschis tuturor operatorilor, fără discriminare, și că aplică tarife transparente, pertinente și echitabile.
- (2) Statele membre se asigură că standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, astfel cum au fost adoptate de Uniune în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, se aplică infrastructurii de transport aerian al rețelei globale.
- (3) Statele membre se asigură că infrastructura pentru gestionarea traficului aerian permite implementarea cerului unic european, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾, cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾, cu Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ și cu Regulamentul (CE) nr. 552/2004, precum și a operațiunilor de transport aerian, cu scopul de a îmbunătăți performanța și durabilitatea sistemului aviatic european, a normelor de punere în aplicare și a specificațiilor în vigoare la nivelul Uniunii.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulamentul privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

▼B*Articolul 26***Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii de transport aerian**

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

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

*SECȚIUNEA 6****Infrastructura pentru transportul multimodal****Articolul 27***Componente ale infrastructurii**

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

- (a) volumul anual al mărfurilor transbordate depășește, în cazul mărfurilor manipulate individual, 800 000 de tone sau, în cazul mărfurilor manipulate în vrac, 0,1 % din volumul anual total corespunzător al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Uniunii;
- (b) în cazul în care, într-o regiune NUTS 2, nu există niciun terminal de marfă sau platformă logistică care să respecte dispozițiile de la litera (a), terminalul sau platforma în cauză constituie principalul terminal de marfă sau platforma principală logistică, desemnată de statul membru în cauză, conectată cel puțin la rețeaua rutieră și feroviară pentru regiunea NUTS 2 respectivă, sau, în cazul în care statul membru în cauză nu are un sistem feroviar, conectată numai la rețeaua rutieră.

*Articolul 28***Cerințe privind infrastructura de transport**

- (1) Statele membre se asigură, în mod echitabil și fără discriminare, că:
 - (a) modurile de transport sunt conectate la oricare din următoarele componente: terminale de marfă, gări de călători, porturi interioare, aeroporturi, porturi maritime, cu scopul de a permite transportul multimodal de călători și marfă;

▼B

- (b) fără a aduce atingere dreptului Uniunii și dreptului intern aplicabil, terminalele de marfă și platformele logistice, porturile interioare și maritime, precum și aeroporturile care manipulează mărfuri sunt echipate astfel încât să permită furnizarea de fluxuri de informații în cadrul infrastructurii respective și între modurile de transport aflate de-a lungul lanțului logistic. Astfel de sisteme sunt capabile să permită îndeosebi transmiterea de informații în timp real cu privire la capacitatea de infrastructură disponibilă, la fluxurile de trafic și la poziționare, localizare și urmărire și asigură siguranța și securitatea pe întreg parcursul călătoriilor multimodale;
 - (c) fără a aduce atingere dreptului Uniunii și dreptului național aplicabil, traficul neîntrerupt de călători în cadrul rețelei globale este facilitat prin intermediul unor echipamente adecvate și prin disponibilitatea aplicațiilor telematice în gările feroviare, în autogări, în aeroporturi și, după caz, în porturile maritime și interioare.
- (2) Terminalele de marfă sunt echipate cu macarale, transportoare și alte dispozitive pentru deplasarea mărfurilor între diverse moduri de transport, precum și pentru poziționarea și depozitarea mărfurilor.

*Articolul 29***Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii multimodale de transport**

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

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

*SECȚIUNEA 7***Dispoziții comune***Articolul 30***Noduri urbane**

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

- (a) pentru transportul de călători: interconectarea infrastructurilor feroviare, rutiere, aeriene și, după caz, de transport pe căi navigabile interioare, și maritime ale rețelei globale;

▼B

- (b) pentru transportul de marfă: interconectarea infrastructurilor feroviare, rutiere, aeriene și, după caz, de transport pe căi navigabile interioare și maritime ale rețelei globale;
- (c) conexiunea corespunzătoare între diferite gări feroviare, porturi sau aeroporturi ale rețelei globale în cadrul unui nod urban;
- (d) conexiunea directă între infrastructura rețelei globale și infrastructura de trafic local și regional și de livrare de mărfuri în zonele urbane, inclusiv consolidarea centrelor de logistică și de distribuție;
- (e) atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier, care poate include ocolirea zonelor urbane;
- (f) promovarea unei activități eficiente de livrare a mărfurilor în zonele urbane, cu un nivel redus de emisii de zgomot și de carbon.

*Articolul 31***Aplicații telematice**

(1) Aplicațiile telematice permit gestionarea traficului și schimbul de informații în cadrul modurilor de transport și între acestea pentru operațiunile de transport multimodal și pentru serviciile de transport cu valoare adăugată, îmbunătățirea siguranței, securității și performanței de mediu și simplificarea procedurilor administrative. Aplicațiile telematice facilitează conexiunea directă dintre infrastructura rețelei globale și infrastructura de transport regional și local.

(2) Aplicațiile telematice se implementează în toată Uniunea acolo unde este posibil, pentru a permite realizarea unui set de capacități de bază interoperabile în toate statele membre.

(3) Aplicațiile telematice menționate la acest articol includ, pentru modurile de transport respective, în special următoarele:

— pentru căile ferate: ERTMS;

— pentru căile navigabile interioare: SIF;

— pentru transportul rutier: STI;

▼B

- pentru transportul maritim: VTMS și serviciile maritime electronice, inclusiv servicii de interfață unică, cum ar fi interfața unică în domeniul maritim, sistemele portuare comunitare și sistemele relevante de informații ale vămilor;
- pentru transportul aerian: sistemele de gestionare a traficului aerian, în special cele care rezultă din sistemul SESAR.

*Articolul 32***Serviciile de transport de marfă durabile**

Statele membre acordă o atenție deosebită proiectelor de interes comun care oferă servicii de transport de marfă eficiente care utilizează infrastructura rețelei globale și contribuie totodată la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și a altor efecte negative asupra mediului și care au drept scop:

- (a) îmbunătățirea utilizării durabile a infrastructurii de transport, inclusiv gestionarea sa eficientă;
- (b) promovarea implementării de servicii de transport inovatoare, inclusiv prin intermediul autostrăzilor maritime, al aplicațiilor telematice și prin crearea infrastructurii auxiliare, necesare pentru realizarea în principal a obiectivelor privind mediul și siguranța ale acestor servicii, precum și prin instituirea de structuri de guvernanță corespunzătoare;
- (c) facilitarea operațiunilor de servicii de transport multimodale, inclusiv a fluxurilor de informații aferente necesare, și îmbunătățirea cooperării dintre furnizorii de servicii de transport;
- (d) stimularea eficienței în materie de resurse și emisii de dioxid de carbon, în special în domenii precum tracțiunea vehiculelor, condusul/propulsia, planificarea sistemelor și a operațiunilor;
- (e) analizarea și furnizarea de informații cu privire la caracteristicile și performanțele flotei, cerințele administrative și resursele umane;
- (f) îmbunătățirea legăturilor cu zonele cele mai vulnerabile și izolate din Uniune, în special cu regiunile ultraperiferice, insulare, izolate și de munte.

*Articolul 33***Noile tehnologii și inovarea**

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

- (a) sprijinirea și promovarea decarbonizării transporturilor, prin trecerea la tehnologii de transport inovatoare și durabile;

▼B

- (b) facilitarea decarbonizării tuturor modurilor de transport, prin stimularea eficienței energetice, introducerea unor sisteme alternative de propulsie, inclusiv a unor sisteme de alimentare cu energie, și furnizarea unei infrastructuri corespunzătoare. Aceste infrastructuri pot include rețele și alte instalații necesare alimentării cu energie, pot ține seama de interfața infrastructură-vehicul și pot îngloba aplicațiile telematice;
- (c) îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor și a transportului de mărfuri;
- (d) îmbunătățirea funcționării, gestionării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv prin sisteme de eliberare a legitimațiilor de transport multimodale și a coordonarea orarelor de călătorie;
- (e) promovarea unor modalități eficiente de furnizare, către toți cetățenii, a unor informații accesibile și inteligibile cu privire la interconexiuni, interoperabilitate și multimodalitate;
- (f) promovarea măsurilor de reducere a costurilor externe, precum congestionarea, daunele asupra sănătății și poluarea de orice fel, inclusiv zgomotul și emisiile;
- (g) introducerea tehnologiei în materie de securitate și a standardelor compatibile de identificare în cadrul rețelilor;
- (h) îmbunătățirea capacității de rezistență la schimbările climatice;
- (i) facilitarea realizării de noi progrese în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea aplicațiilor telematice în cadrul modurilor de transport și între acestea.

*Articolul 34***Infrastructură sigură și securizată**

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

*Articolul 35***Rezistența infrastructurii la schimbările climatice și la catastrofe ecologice**

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

*Articolul 36***Protecția mediului**

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



Articolul 37

Accesibilitate pentru toți utilizatorii

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

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

CAPITOLUL III

REȚEAUA CENTRALĂ

Articolul 38

Identificarea rețelei centrale

(1) Rețeaua centrală, astfel cum este prevăzută în hărțile din anexa I, cuprinde acele părți ale rețelei globale care au cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua trans-europeană de transport și reflectă evoluția cererii de trafic și nevoia de transport multimodal. Rețeaua centrală contribuie în special la soluționarea aspectelor privind mobilitatea crescândă și la asigurarea unor standarde înalte de siguranță, contribuind totodată la dezvoltarea unui sistem de transport cu emisii reduse de carbon.

(2) Rețeaua centrală este interconectată în noduri și asigură conexiuni între statele membre și cu rețelele infrastructurii de transport ale țărilor învecinate.

(3) Fără a aduce atingere articolului 1 alineatul (4) și articolului 41 alineatele (2) și (3), statele membre adoptă măsuri adecvate pentru dezvoltarea rețelei centrale, în vederea respectării dispozițiilor din prezentul capitol până la 31 decembrie 2030.

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

Articolul 39

Cerințe de infrastructură

(1) Se ține seama de tehnologiile inovatoare, de aplicațiile telematice și de măsurile de reglementare și de guvernanță pentru gestionarea infrastructurii, în vederea asigurării utilizării eficiente din punctul de vedere al resurselor a infrastructurii de transport atât în cazul transportului de călători, cât și al transportului de marfă, precum și în vederea furnizării unei capacități suficiente.

(2) Infrastructura rețelei centrale îndeplinește toate cerințele prevăzute la capitolul II. Mai mult, infrastructura rețelei centrale îndeplinește și următoarele cerințe, fără a aduce atingere alineatului (3):

(a) pentru infrastructura de transport feroviar:

- (i) electrificarea completă a firelor de cale ferată și, în măsura în care acest lucru este necesar pentru operațiunile trenurilor electrice, a liniilor secundare;

▼B

(ii) liniile aferente transportului de mărfuri din cadrul rețelei centrale, astfel cum sunt menționate în anexa I: o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 t, o viteză de croazieră de 100 km/h și posibilitatea de a exploata trenuri cu o lungime de 740 m;

(iii) implementarea deplină a ERTMS;

(iv) ecartamentul nominal al căii pentru liniile feroviare noi: 1 435 mm, cu excepția cazurilor în care noua linie este o extensie a unei rețele al cărei ecartament este diferit și care este detașată de principalele linii feroviare din Uniune.

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

(b) pentru infrastructura de transport pe căi navigabile interioare și de transport maritim:

— disponibilitatea unor combustibili alternativi ecologici;

(c) pentru infrastructura de transport rutier:

— cerințele prevăzute la articolul 17 alineatul (3) litera (a) sau (b);

— înființarea pe autostradă a unor zone de odihnă, la fiecare aproximativ 100 km, în conformitate cu necesitățile societății, ale pieței și cu cele privind mediul înconjurător, cu scopul, printre altele, de a oferi un spațiu de parcare corespunzător utilizatorilor de vehicule comerciale, în condiții corespunzătoare de siguranță și securitate;

— disponibilitatea unor combustibili alternativi ecologici;

(d) pentru infrastructura de transport aerian:

— capacitatea de a pune la dispoziție combustibili alternativi ecologici.

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

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

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

Articolul 40

Dezvoltarea rețelei centrale

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

▼B*Articolul 41***Noduri ale rețelei centrale**

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

CAPITOLUL IV**IMPLEMENTAREA REȚELEI CENTRALE PRIN INTERMEDIUL
CORIDOARELOR REȚELEI CENTRALE***Articolul 42***Instrumentul reprezentat de coridoarele rețelei centrale**

- (1) Coridoarele rețelei centrale reprezintă un instrument care facilitează implementarea coordonată a rețelei centrale. Pentru a conduce la un transport multimodal eficace din punctul de vedere al resurselor, contribuind astfel la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite, coridoarele rețelei centrale se axează pe:
- (a) integrarea modală
 - (b) interoperabilitate, și
 - (c) dezvoltarea coordonată a infrastructurii, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere și al blocajelor.

▼B

(2) Coridoarele rețelei centrale permit statelor membre să ajungă la o abordare coordonată și sincronizată cu privire la investițiile în infrastructură, astfel încât capacitățile să poată fi gestionate în cel mai eficient mod posibil. Coridoarele rețelei centrale sprijină implementarea la scară globală a unor sisteme interoperabile de gestionare a traficului și, dacă este cazul, utilizarea inovației și a noilor tehnologii.

*Articolul 43***Definirea coridoarelor rețelei centrale**

(1) Coridoarele rețelei centrale acoperă cele mai importante fluxuri pe distanțe lungi din cadrul rețelei centrale și vizează în special îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere din interiorul Uniunii.

(2) Coridoarele rețelei centrale sunt multimodale și permit includerea tuturor modurilor de transport care intră sub incidența prezentului regulament. Acestea traversează cel puțin două frontiere și implică, dacă este posibil, cel puțin trei moduri de transport, inclusiv, dacă este cazul, autostrăzile maritime.

*Articolul 44***Lista coridoarelor rețelei centrale**

(1) Lista coridoarelor rețelei centrale este prevăzută în partea I din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1316/2013. Statele membre participă, astfel cum se prevede în prezentul capitol, la coridoarele rețelei centrale respective.

(2) Comisia pune la dispoziție hărți orientative schematice ale coridoarelor rețelei centrale într-un format ușor accesibil publicului.

*Articolul 45***Coordonarea coridoarelor rețelei centrale**

(1) Pentru a facilita punerea în aplicare coordonată a coridoarelor rețelei centrale, a ERTMS și a autostrăzilor maritime, Comisia, cu acordul statelor membre în cauză și după consultarea Parlamentului European și a Consiliului, desemnează unul sau mai mulți „coordonatori europeni”.

(2) Coordonatorul european se desemnează, în special, pe baza cunoștințelor sale referitoare la aspectele legate de transporturi și de finanțarea și/sau evaluarea socioeconomică și de mediu a proiectelor majore, precum și pe baza experienței sale în domeniul instituțiilor europene.

(3) Decizia prin care Comisia desemnează coordonatorul european precizează modul în care se vor duce la îndeplinire sarcinile menționate la alineatul (5).

▼B

(4) Coordonatorul european acționează în numele și din partea Comisiei, iar aceasta din urmă pune la dispoziție asistența de secretariat necesară. Misiunea coordonatorului european se referă la un singur coridor al rețelei centrale sau la implementarea ERTMS sau, respectiv, a autostrăzilor maritime.

(5) Coordonatorul european:

(a) sprijină implementarea coordonată a coridorului rețelei centrale vizat și, în special, punerea în aplicare în timp util a planului de acțiune privind coridorul rețelei centrale respectiv;

(b) stabilește planul de acțiune cu privire la coridor, împreună cu statele membre, și monitorizează implementarea acestuia;

(c) se consultă cu Forumul privind coridoarele cu privire la planul respectiv și la punerea în aplicare a acestuia;

(d) prezintă rapoarte statelor membre, Comisiei și, după caz, tuturor celorlalte entități direct implicate în dezvoltarea coridorului rețelei centrale cu privire la orice dificultate întâmpinată și, în special în cazul în care dezvoltarea unui coridor este obstrucționată, pentru a ajuta la găsirea soluțiilor adecvate;

(e) întocmește un raport anual adresat Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și statelor membre în cauză privind progresele înregistrate în implementarea coridorului rețelei centrale;

(f) examinează cererea de servicii de transport, posibilitățile de finanțare și de subvenționare a investițiilor, măsurile care trebuie luate și condițiile care trebuie îndeplinite pentru a facilita accesul la acest tip de finanțare sau de subvenționare și face recomandările corespunzătoare.

(6) Coordonatorul european poate, împreună cu statele membre în cauză, să consulte autoritățile regionale și locale, operatorii de transport, utilizatorii transporturilor și reprezentanții societății civile în legătură cu planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia.

(7) Statele membre în cauză cooperează cu coordonatorul european și îi comunică acestuia informațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol, inclusiv informații privind dezvoltarea coridoarelor din cadrul oricărui plan național de infrastructură relevant.

(8) Fără a aduce atingere dreptului Uniunii și dreptului intern, Comisia poate solicita avizul coordonatorului european în procesul de examinare a cererilor de finanțare de către Uniune a coridoarelor rețelei centrale care i-au fost încredințate coordonatorului european, pentru a asigura coerența și realizarea de progrese în cazul fiecărui coridor.

▼B

(9) În cazul în care coordonatorul european nu poate să își exercite mandatul într-un mod satisfăcător și în conformitate cu cerințele prezentului articol, Comisia poate să pună capăt în orice moment acestui mandat, în acord cu statele membre în cauză. Desemnarea înlocuitorului se realizează în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (1).

*Articolul 46***Guvernanța coridoarelor rețelei centrale**

(1) Pentru fiecare coridor al rețelei centrale, coordonatorul european competent este asistat, la îndeplinirea sarcinilor sale privind planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia, de un secretariat și de un forum consultativ (Forumul privind coridoarele). Forumul privind coridoarele este instituit și prezidat de către coordonatorul european, în acord cu statele membre în cauză. Statele membre în cauză convin asupra compoziției Forumului privind coridoarele pentru partea lor din coridorul rețelei centrale.

(2) Cu acordul statelor membre în cauză, coordonatorul poate înființa și prezida grupuri de lucru privind coridorul, care se axează pe:

- (a) integrarea modală
- (b) interoperabilitate;
- (c) dezvoltarea coordonată a infrastructurii în cazul tronsoanelor transfrontaliere.

*Articolul 47***Planul de acțiune**

(1) Fiecare coordonator european transmite statelor membre în cauză un plan de acțiune în care se analizează dezvoltarea coridorului în termen de 22 decembrie 2014. După aprobarea de către statele membre în cauză, planul de acțiune se transmite, cu titlu informativ, Parlamentului European, Consiliului și Comisiei.

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

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

(3) Coordonatorul european sprijină statele membre în punerea în aplicare a planului de acțiune, în special în ceea ce privește:

- (a) planificarea investițiilor, costurile aferente și calendarul de implementare, estimate ca fiind necesare pentru implementarea coridoarelor rețelei centrale;
- (b) definirea măsurilor care vizează promovarea introducerii de noi tehnologii în materie de gestionare a traficului și a capacităților și, după caz, reducerea costurilor externe, în special a costurilor asociate emisiilor de gaze cu efect de seră și zgomotului.



Articolul 48

Cooperarea cu coridoarele de transport feroviar de marfă

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

(2) Dispozițiile prezentului capitol nu aduc atingere structurilor de guvernare prevăzute de Regulamentul (UE) nr. 913/2010.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII COMUNE

Articolul 49

Actualizare și raportare

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

Comisia asigură faptul că TENtec poate fi accesat în mod public și cu ușurință și că conține informații specifice pentru fiecare proiect și actualizate cu privire la forma și volumul cofinanțării din partea Uniunii, precum și cu privire la progresele înregistrate de fiecare proiect.

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

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

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

(3) La fiecare doi ani, cu începere de la 21 decembrie 2013, Comisia publică un raport privind progresele înregistrate în punerea sa în aplicare, care se înaintează, cu titlu informativ, Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor. Raportul vizează utilizarea diverselor forme de asistență financiară menționate la alineatul (1), pentru diversele moduri de transport și alte elemente ale rețelei centrale și ale celei globale din fiecare stat membru.

▼B

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

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

- (a) include platformele logistice, terminalele de marfă, terminalele feroviar-rutiere, porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor doi ani depășește pragul relevant;
- (b) exclude platformele logistice, terminalele de marfă, terminalele feroviar-rutiere, porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor șase ani este inferior pragului relevant;
- (c) ajustează hărțile pentru infrastructura rutieră, feroviară și a căilor navigabile interioare, strict pentru a reflecta progresele înregistrate în ceea ce privește finalizarea rețelei. La ajustarea hărților respective, Comisia nu admite nicio ajustare a alinierii rutelor dincolo de ceea ce este prevăzut de procedura de autorizare a proiectului relevant.

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

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

Proiectele de interes comun referitoare la infrastructură care au fost excluse din rețeaua transeuropeană de transport încetează să fie eligibile începând cu data intrării în vigoare a actelor delegate adoptate conform alineatului (4) al prezentului articol. Încheierea perioadei de eligibilitate nu afectează deciziile de finanțare sau de subvenționare luate de Comisie înainte de acea dată.

▼B

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

*Articolul 50***Angajamentul cu părțile interesate publice și private**

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

(2) Procedurile naționale referitoare la autoritățile regionale și locale, precum și la societatea civilă afectată de un proiect de interes comun sunt respectate, după caz, în etapele de planificare și de construcție ale unui proiect. Comisia promovează schimbul de bune practici în acest sens.

(3) Părțile interesate menționate la alineatul (1) pot utiliza, în limitele competenței lor, pe lângă mecanismul Conectarea Europei și Fondul de coeziune, alte programe europene specifice, în special programele care sprijină dezvoltarea regională, cooperarea teritorială europeană, cercetarea și inovarea sau programul pentru mediu și politici climatice. Părțile interesate respective pot astfel să contribuie la atingerea obiectivelor prezentului regulament și, în plus, să consolideze:

- (a) dezvoltarea mobilității regionale, promovând astfel accesul tuturor regiunilor din Uniune la rețeaua transeuropeană de transport;
- (b) promovarea proiectelor transfrontaliere;
- (c) integrarea nodurilor urbane în rețeaua transeuropeană de transport (inclusiv promovarea mobilității urbane durabile);
- (d) promovarea soluțiilor de transport durabil, precum accesibilitatea sporită prin intermediul transportului public, aplicațiile telematice, terminalele intermodale/lanțurile de transport multimodal, soluțiile de transport cu emisii scăzute dioxid de carbon și alte soluții inovatoare, precum și îmbunătățirea mediului;
- (e) îmbunătățirea cooperării dintre diferitele părți interesate.



Articolul 51

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

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

Articolul 52

Comitetul

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

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 53

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 49 alineatele (4) și (6) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 21 decembrie 2013. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de sfârșitul perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 49 alineatele (4) și (6) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

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



Articolul 54

Examinare

(1) Până la 31 decembrie 2023, Comisia efectuează, după consultarea în mod corespunzător a statelor membre și cu ajutorul coordonatorilor europeni, o examinare a implementării rețelei centrale, evaluând:

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

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

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

(2) Atunci când efectuează această examinare, Comisia evaluează dacă rețeaua centrală, astfel cum este prevăzută în prezentul regulament, se conformează dispozițiilor capitolului III până în 2030, ținând cont de situația economică și bugetară din Uniune și din fiecare stat membru. Comisia evaluează, de asemenea, cu consultarea statelor membre, dacă rețeaua centrală ar trebui modificată, pentru a ține seama de evoluțiile în ceea ce privește fluxurile de transport și de planificarea investițiilor naționale. Dacă este necesar, Comisia poate prezenta o propunere de modificare a prezentului regulament.

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

Articolul 55

Autoritatea unică de contact

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

Articolul 56

Întârziere în finalizarea rețelei centrale

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

▼B*Articolul 57***Derogări**

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

*Articolul 58***Dispoziții tranzitorii**

(1) Deciziile de finanțare adoptate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, pe baza Deciziei nr. 661/2010/UE, care sunt în curs de punere în aplicare în momentul intrării în vigoare a prezentului regulament, continuă să facă obiectul Deciziei nr. 661/2010/UE în versiunea în vigoare la 20 decembrie 2013.

(2) Trimiterile la „proiectele prioritare” astfel cum sunt menționate în anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE se interpretează ca fiind trimiteri la „rețeaua centrală”, astfel cum este definită în prezentul regulament.

*Articolul 59***Abrogare**

Fără a aduce atingere articolului 58 din prezentul regulament și articolului 7 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (UE) nr. 1316/2013, Decizia nr. 661/2010/UE se abrogă.

*Articolul 60***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

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

▼ B

ANEXA I

▼ M3

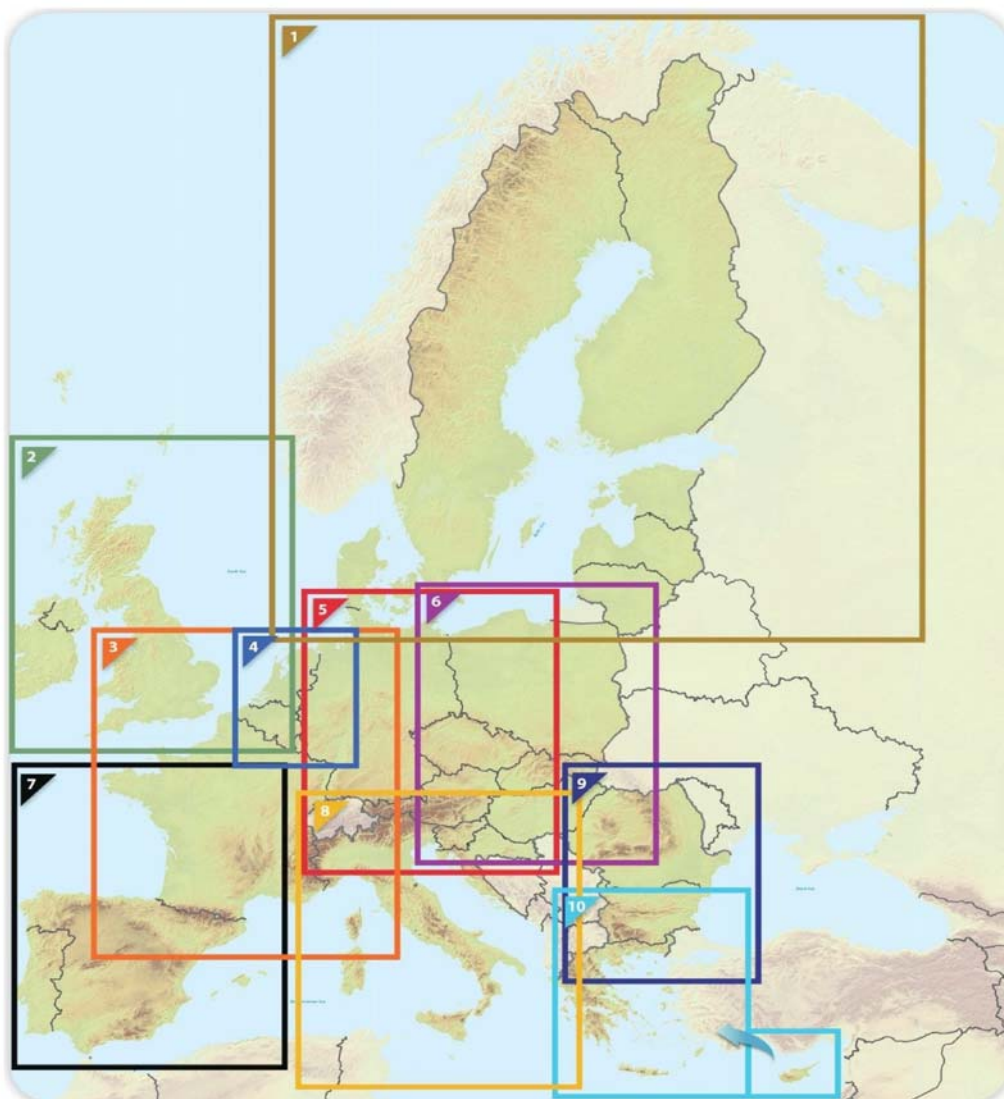
HĂRȚI REPREZENTÂND REȚEAUA GLOBALĂ ȘI REȚEAUA CENTRALĂ

Legendă

Rețea centrală	Rețea globală	
		Cale navigabilă interioară/finalizată
		Cale navigabilă interioară/de modernizat
		Cale navigabilă interioară/planificată
		Cale ferată convențională/finalizată
		Cale ferată convențională/de modernizat
		Cale ferată convențională/planificată
		Cale ferată de mare viteză/finalizată
		De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză
		Cale ferată de mare viteză/planificată
		Drum/finalizat
		Drum/de modernizat
		Drum/planificat
		Port
		TFR (terminal feroviar-rutier)
		Aeroport

▼ M3

Tabel de căutare de hărți pentru statele membre UE

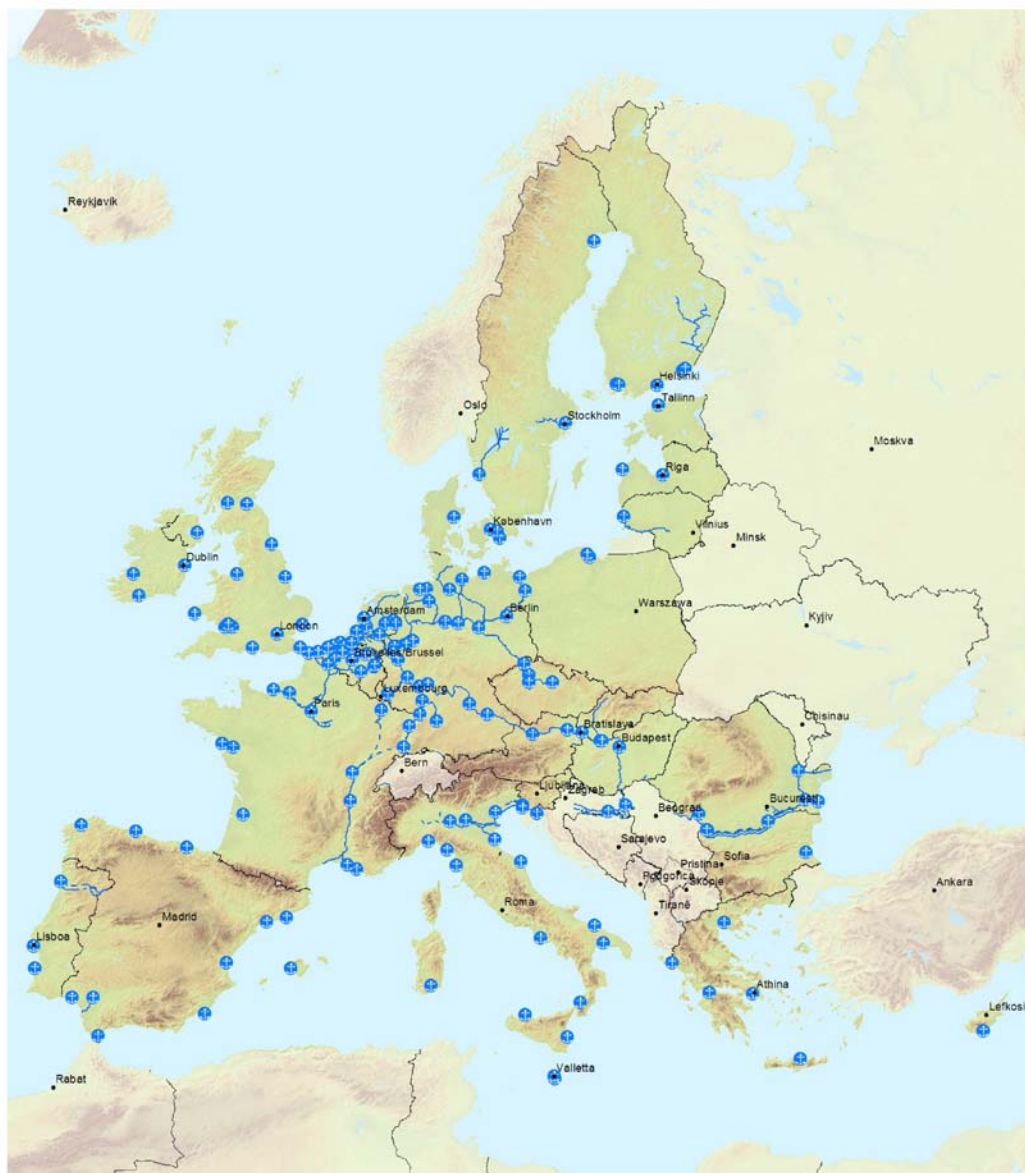


▼ M3



0.1. Rețea centrală: Căi navigabile interioare și porturi Statele membre ale UE

UE



Centrală	Globală	Centrală
Cale navigabilă interioară / Completă Cale navigabilă interioară / Pentru modernizare Cale navigabilă interioară / Planificată	Porturi	Porturi

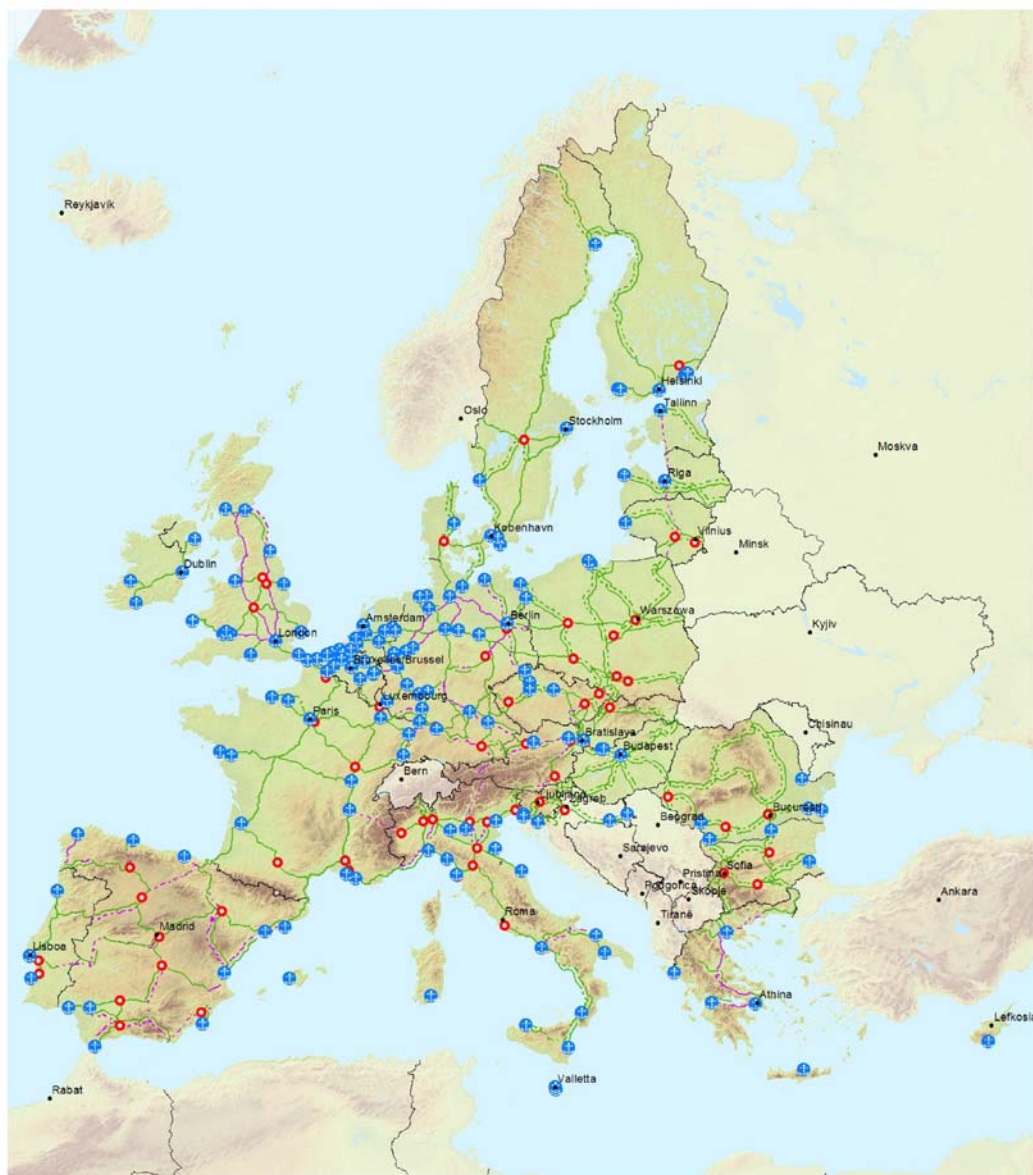
TENtec

▼ M3



0.2. Rețea centrală:
Căi ferate (de marfă), porturi și terminale feroviar - rutiere (TFR)
State membre ale UE

UE



Centrală

- Cale ferată convențională / Completă
- - - Cale ferată convențională / Pentru modernizare
- ... Cale ferată convențională / Planificată

Centrală

- Cale ferată de mare viteză / Completă
- - - Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză
- ... Cale ferată de mare viteză / Planificată

Centrală

- ⚓ Porturi
- ⊙ TFR

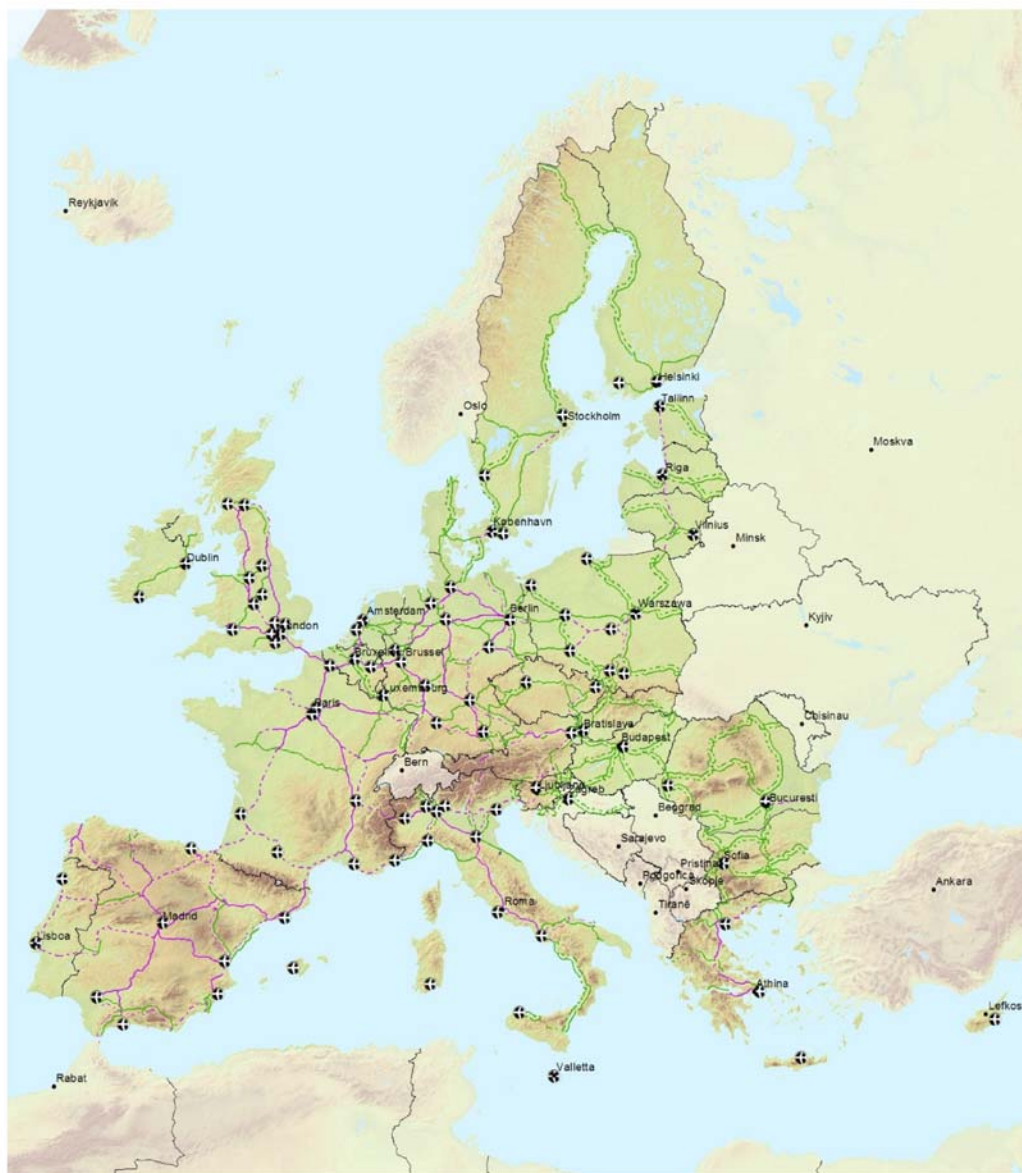
TENtec

▼ M3



0.3. Rețea centrală: Căi ferate (de pasageri) și aeroporturi State membre ale UE

UE



Centrală	Centrală	Centrală
Cale ferată convențională / Completă Cale ferată convențională / Pentru modernizare Cale ferată convențională / Planificată	Cale ferată de mare viteză / Completă Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză Cale ferată de mare viteză / Planificată	Aeroporturi

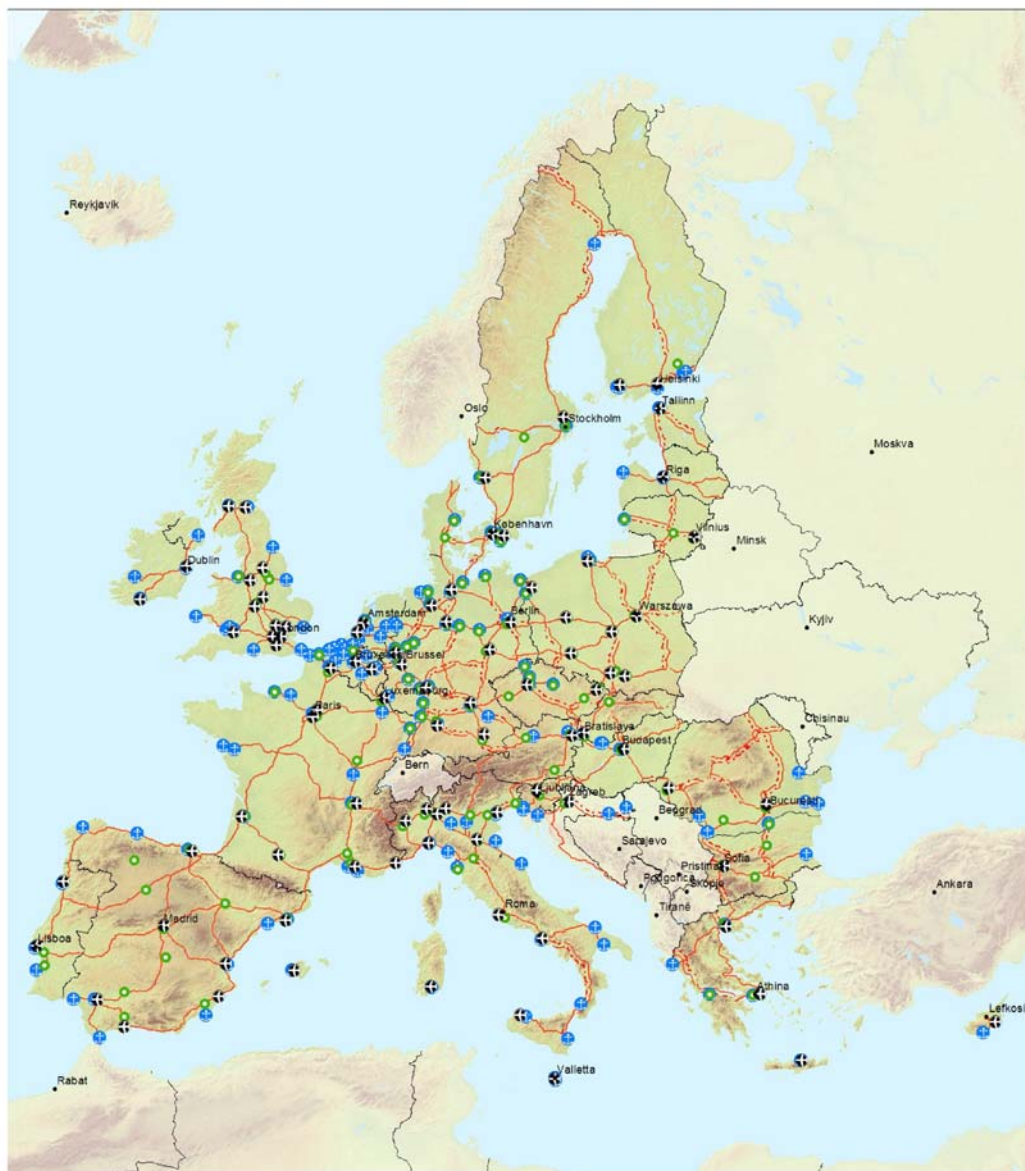
TENtec

▼ M3



0.4. Rețea centrală:
Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
State membre ale UE

UE



Centrală

- Drum / Complet
- - - Drum / Pentru modernizare
- . . . Drum / Planificat

Centrală

- ⚓ Porturi
- ⊙ TFR

Centrală

- ✈ Aeroporturi

TENtec

▼ M3



1.2. Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

Rețea centrală: căi ferate (pentru marfă), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

1



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională/ finalizată	Cale ferată convențională/ finalizată	Cale ferată de mare viteză/ finalizată	Cale ferată de mare viteză/ finalizată	Port	Port
Cale ferată convențională/ de modernizat	Cale ferată convențională/ de modernizat	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză	TFR	TFR
Cale ferată convențională/ planificată	Cale ferată convențională/ planificată	Cale ferată de mare viteză/ planificată	Cale ferată de mare viteză/ planificată		

TENec

▼ M3



1.4. Rețelele globală și centrală:

Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

1



TENtec

▼ M3

2.1. Rețelele globală și centrală:
Căi navigabile interioare și porturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

2



▼ M3



2.2. Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

Rețea centrală: căi ferate (pentru marfă), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

2



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională/finalizată	Cale ferată convențională/de modernizat	Cale ferată de mare viteză/finalizată	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză	Port	TFR
Cale ferată convențională	Cale ferată convențională	Cale ferată de mare viteză/planificată			

TENtec

▼ M3



2.4. Rețelele globală și centrală: Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

2



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum / finalizat	Drum / finalizat	Port	Port	Aeroport	Aeroport
Drum / de modernizat	Drum / de modernizat	TFR	TFR		
Drum / planificat	Drum / planificat				

TENtec

▼ M3

3.1. Rețelele globală și centrală:
Căi navigabile interioare și porturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



▼ M3



3.2. Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

Rețea centrală: căi ferate (de marfă), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / Completă	Cale ferată convențională / Pentru modernizare	Cale ferată de mare viteză / Completă	Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză	Porturi	TFR
Cale ferată convențională / Planificată	Cale ferată de mare viteză / Planificată				

TENtec

▼ M3



3.3. Rețea globală: căi ferate și aeroporturi

Rețea centrală: căi ferate (de pasageri) și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / Completă	Cale ferată convențională / Completă	Cale ferată de mare viteză / Completă	Cale ferată de mare viteză / Completă		Aeroporturi
Cale ferată convențională / Pentru modernizare	Cale ferată convențională / Pentru modernizare	Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză	Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză		
Cale ferată convențională / Planificată	Cale ferată convențională / Planificată	Cale ferată de mare viteză / Planificată	Cale ferată de mare viteză / Planificată		

TENtec

▼ M3



3.4. Rețelele globală și centrală:

Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



▼ M3



4.1. Rețelele globală și centrală: Căi navigabile interioare și porturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



TENec

▼ M3



4.2. Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

Rețea centrală: căi ferate (pentru marfă), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Port	TFR
Cale ferată convențională / demodernizată	Cale ferată convențională / demodernizată	Demodernizată pentru a deveni cale ferată de mare viteză	Demodernizată pentru a deveni cale ferată de mare viteză		
Cale ferată convențională / planificată	Cale ferată convențională / planificată	Cale ferată de mare viteză / planificată	Cale ferată de mare viteză / planificată		

TEN

▼ M3

4.3. Rețea globală: căi ferate și aeroporturi
 Rețea centrală: căi ferate (pentru pasageri) și aeroporturi
 BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

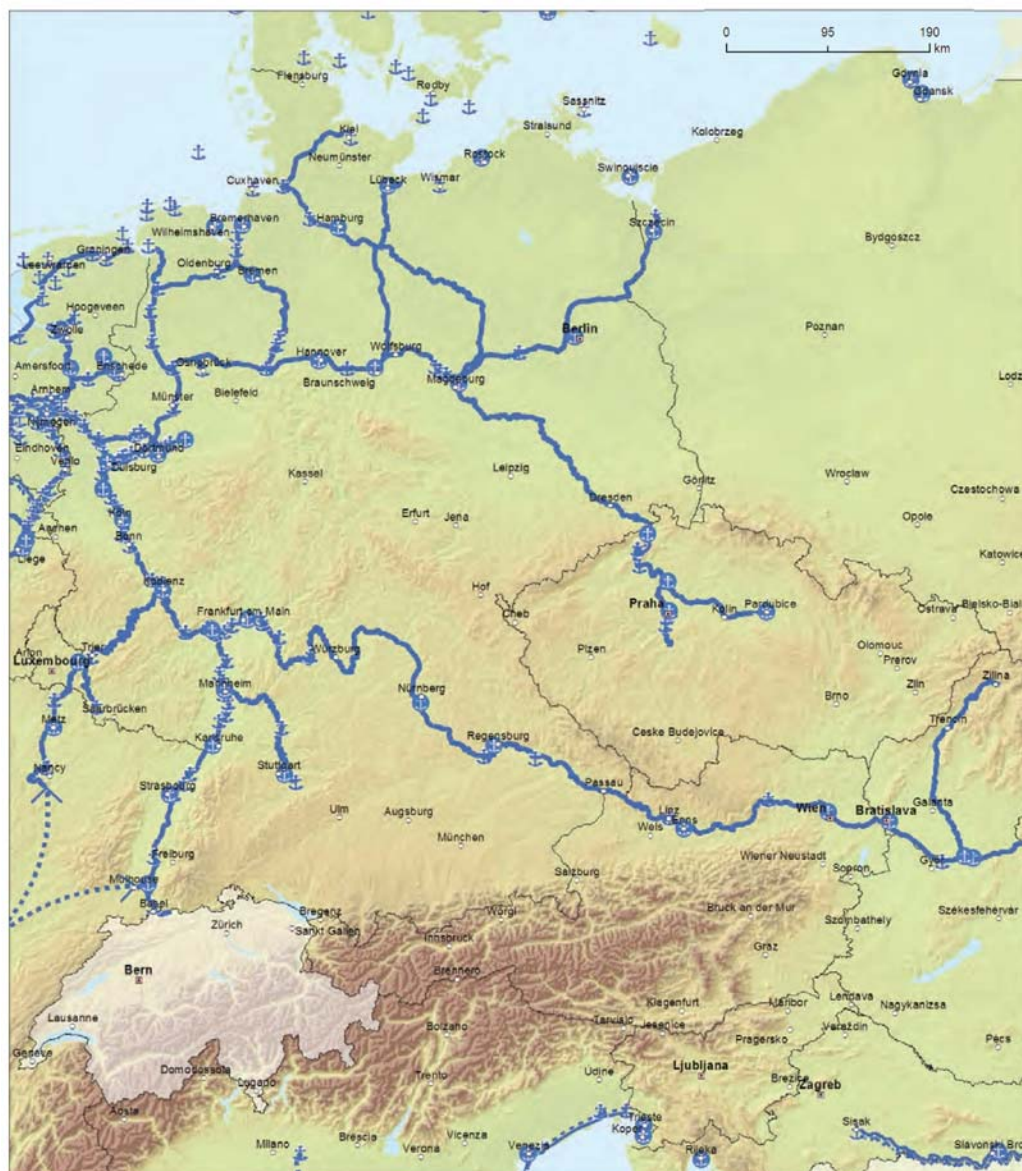


▼ M3

5.1. Rețelele globală și centrală:
Căi navigabile interioare și porturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



Centrală	Globală	Centrală
- Cale navigabilă interioară / finalizată - Cale navigabilă interioară / de modernizat - Cale navigabilă interioară / planificată	Port	Port

▼ M3



5.2. Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)
 Rețea centrală: căi ferate (de marfă), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / Completă	Cale ferată convențională / Completă	Cale ferată de mare viteză / Completă	Cale ferată de mare viteză / Completă	Porturi	Porturi
Cale ferată convențională / Pentru modernizare	Cale ferată convențională / Pentru modernizare	Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză	Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză	TFR	TFR
Cale ferată convențională / Planificată	Cale ferată convențională / Planificată	Cale ferată de mare viteză / Planificată	Cale ferată de mare viteză / Planificată		

TENtec

▼ M3

5.3. Rețea globală: căi ferate și aeroporturi
 Rețea centrală: căi ferate (pentru pasageri) și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



Globă	Centrală	Globă	Centrală	Globă	Centrală
	Cale ferată convențională / finalizată		Cale ferată de mare viteză / finalizată		Aeroport
	Cale ferată convențională / de modernizat		De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză		
	Cale ferată convențională / planificată		Cale ferată de mare viteză / planificată		

▼ M3



5.4. Rețelele globală și centrală:

Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum / finalizat	Drum / de modernizat	Port	Port	Aeroport	Aeroport
Drum / planificat	Drum / finalizat	TFR	TFR		

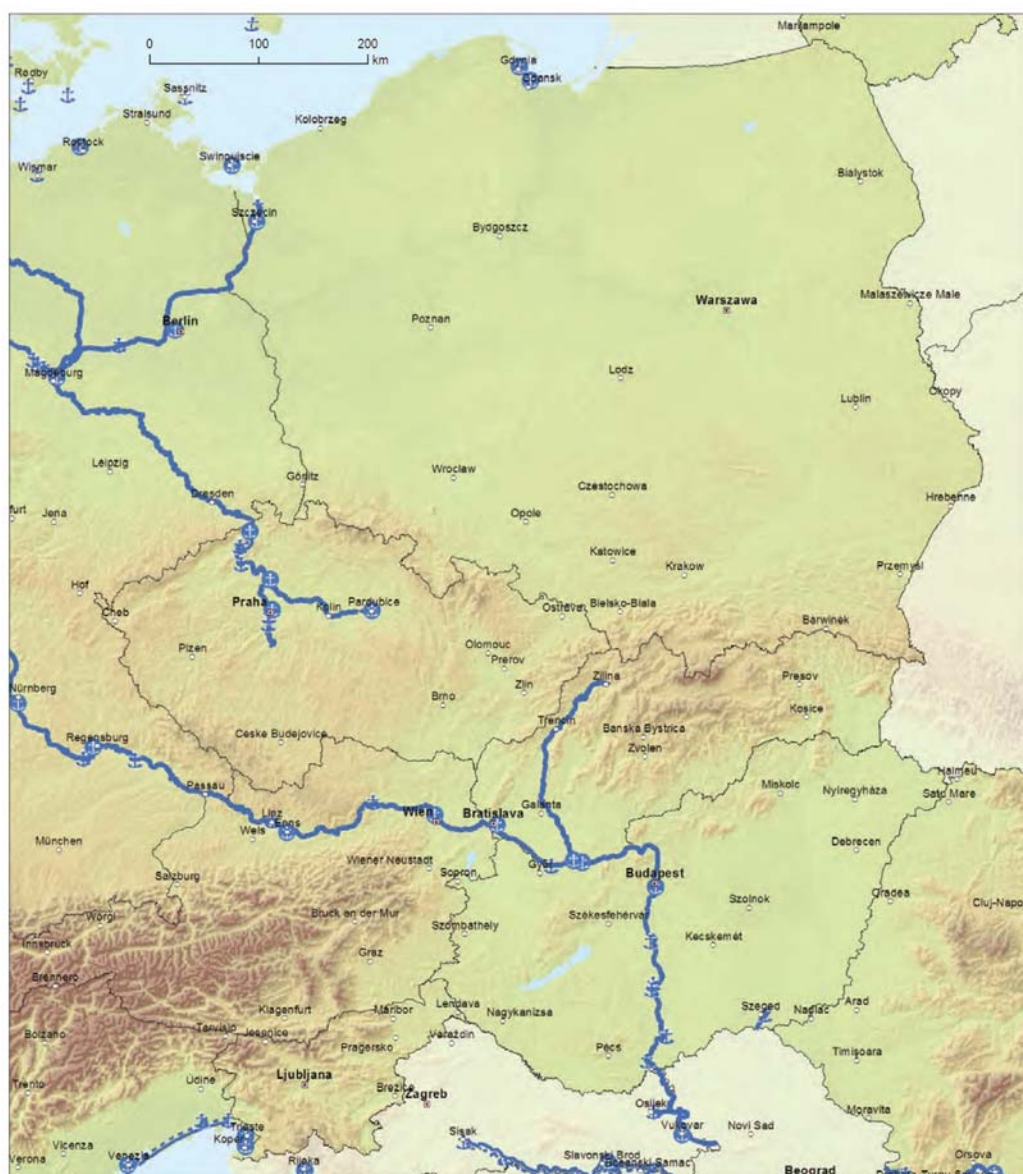
TENec

▼ M3

6.1. Rețelele globală și centrală:
Căi navigabile interioare și porturi

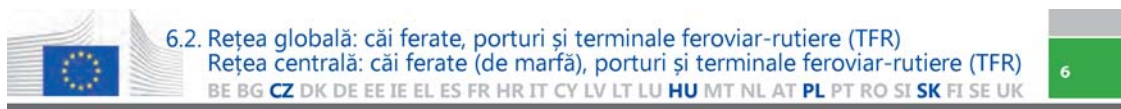
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Centrală	Globală	Centrală
- Cale navigabilă interioară / finalizată - Cale navigabilă interioară / de modernizat - Cale navigabilă interioară / planificată	Port	Port

▼ M3



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / Completă	Cale ferată convențională / Pentru modernizare	Cale ferată convențională / Planificată	Cale ferată de mare viteză / Completă	Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză	Cale ferată de mare viteză / Planificată
			Porturi	TFR	

▼ M3



6.3. Rețea globală: căi ferate și aeroporturi

Rețea centrală: căi ferate (pentru pasageri) și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Aeroport	Aeroport
Cale ferată convențională / de modernizat	Cale ferată convențională / de modernizat	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză		
Cale ferată convențională / planificată	Cale ferată convențională / planificată	Cale ferată de mare viteză / planificată	Cale ferată de mare viteză / planificată		

TENtec

▼ M3

6.4. Rețelele globală și centrală:
Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum / finalizat	Drum / de modernizat	Port	Port	Aeroport	Aeroport
Drum / planificat	Drum / finalizat	TFR	TFR		

▼ M3



7.1. Rețelele globală și centrală: Căi navigabile interioare și porturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

7



Centrală	Globală	Centrală
— Cale navigabilă interioară / finalizată - - - Cale navigabilă interioară / de modernizat ... Cale navigabilă interioară / planificată	⚓ Port	⚓ Port

TENtec

▼ M3



7.2. Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)
 Rețea centrală: căi ferate (de marfă), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

7



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
—	—	—	—	⚓	⚓
- - -	- - -	- - -	- - -	○	○
· · ·	· · ·	· · ·	· · ·	●	●
Cale ferată convențională/Completă		Cale ferată de mare viteză/Completă		Porturi	
Cale ferată convențională/Partimodernizare		Partimodernizare în cale ferată de mare viteză		TFR	
Cale ferată convențională/Planificată		Cale ferată de mare viteză/Planificată			

TENtec

▼ M3

7.3. Rețea globală: căi ferate și aeroporturi
 Rețea centrală: căi ferate (de pasageri) și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

7



▼ M3



7.4. Rețelele globală și centrală:

Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

7



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum / finalizat	Drum / de modernizat	Port	TFR	Aeroport	
Drum / planificat					

TENtec

▼ M3



8.1. Rețelele globală și centrală: Căi navigabile interioare și porturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE UK

8



Centrală	Globală	Centrală
- Cale navigabilă interioară / finalizată - Cale navigabilă interioară / de modernizat - Cale navigabilă interioară / planificată	Port	Port

TENtec

▼ M3

8.2. Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)
 Rețea centrală: căi ferate (pentru marfă), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE UK

8



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată convențională / de modernizat	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Demodernizat pentru cale ferată de mare viteză	Port	TFR
Cale ferată convențională / planificată	Cale ferată de mare viteză / planificată				

▼ M3



8.3. Rețea globală: căi ferate și aeroporturi

Rețea centrală: căi ferate (pentru pasageri) și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Aeroport	Aeroport
Cale ferată convențională / de modernizat	Cale ferată convențională / de modernizat	Demontizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză	Demontizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză		
Cale ferată convențională / planificată	Cale ferată convențională / planificată	Cale ferată de mare viteză / planificată	Cale ferată de mare viteză / planificată		

TENrec

▼ M3

8.4. Rețelele globală și centrală:
Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum / finalizat	Drum / de modernizat	Port	Port	Aeroport	Aeroport
Drum / planificat		TFR	TFR		

▼ M3



9.1. Rețelele globală și centrală: Căi navigabile interioare și porturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

9



Centrală	Globală	Centrală
— Cale navigabilă interioară / finalizată - - - Cale navigabilă interioară / de modernizat ■ ■ ■ Cale navigabilă interioară / planificată	⚓ Port	⚓ Port

TEN-Tec

▼ M3

9.2. Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)
 Rețea centrală: căi ferate (pentru marfă), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)
 BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Cale ferată convențională / de modernizat	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză		
		Cale ferată convențională / planificată	Cale ferată de mare viteză / planificată		TFR

▼ M3

9.3. Rețea globală: căi ferate și aeroporturi
 Rețea centrală: căi ferate (pentru pasageri) și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

9



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată convențională / de modernizat	Cale ferată convențională / planificată	Cale ferată de mare viteză / finalizată	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză	Cale ferată de mare viteză / planificată
	Aeroport				

▼ M3

9.4. Rețelele globală și centrală:
Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

9



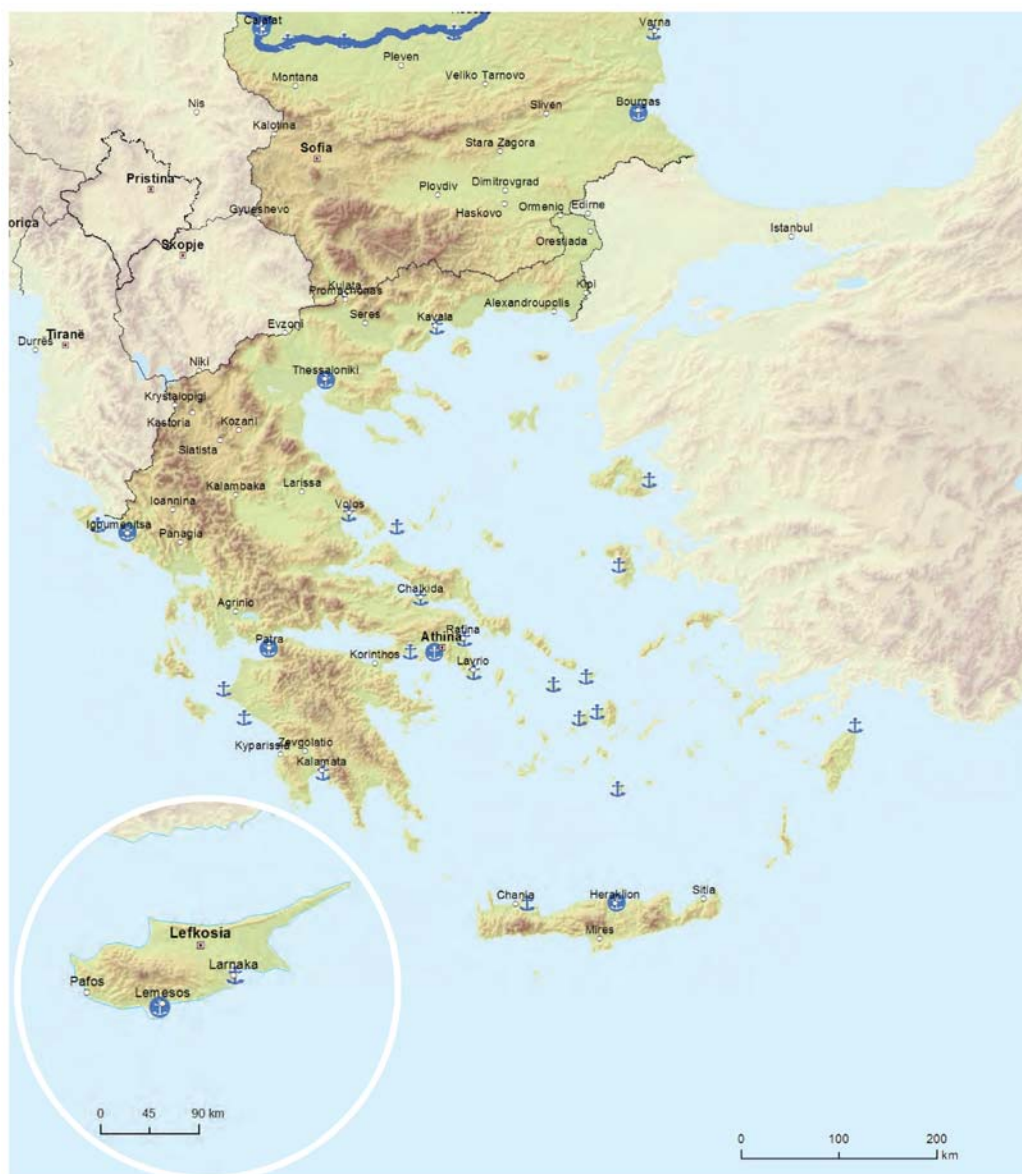
Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum / finalizat	Drum / de modernizat	Port	TFR	Aeroport	Aeroport
Drum / planificat					

▼ M3

10.1. Rețelele globală și centrală:
Căi navigabile interioare și porturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



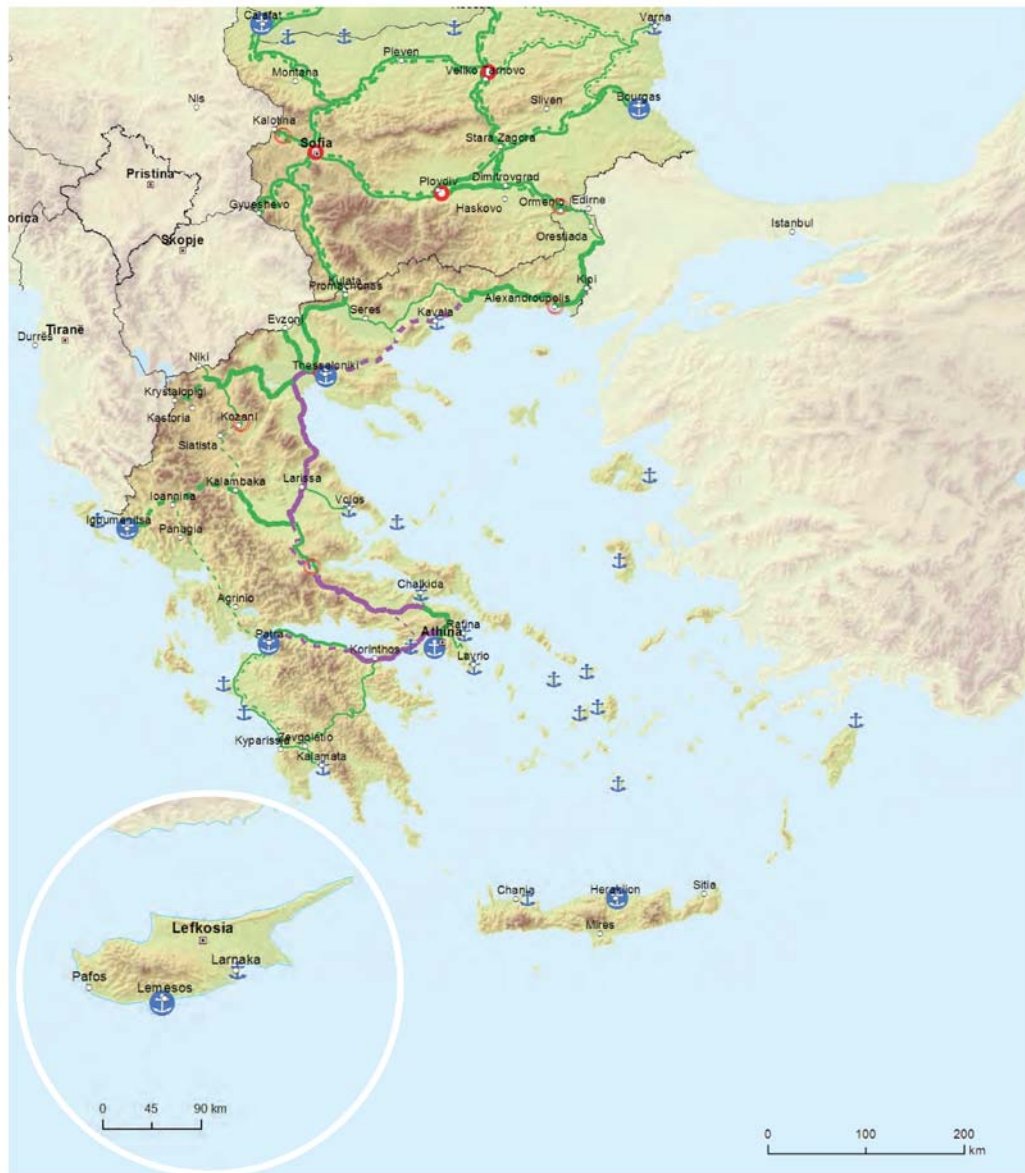
Centrală	Globală	Centrală
- Cale navigabilă interioară / finalizată - Cale navigabilă interioară / de modernizat - Cale navigabilă interioară / planificată	Port	Port

▼ M3

10.2. Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)
 Rețea centrală: căi ferate (pentru marfă), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



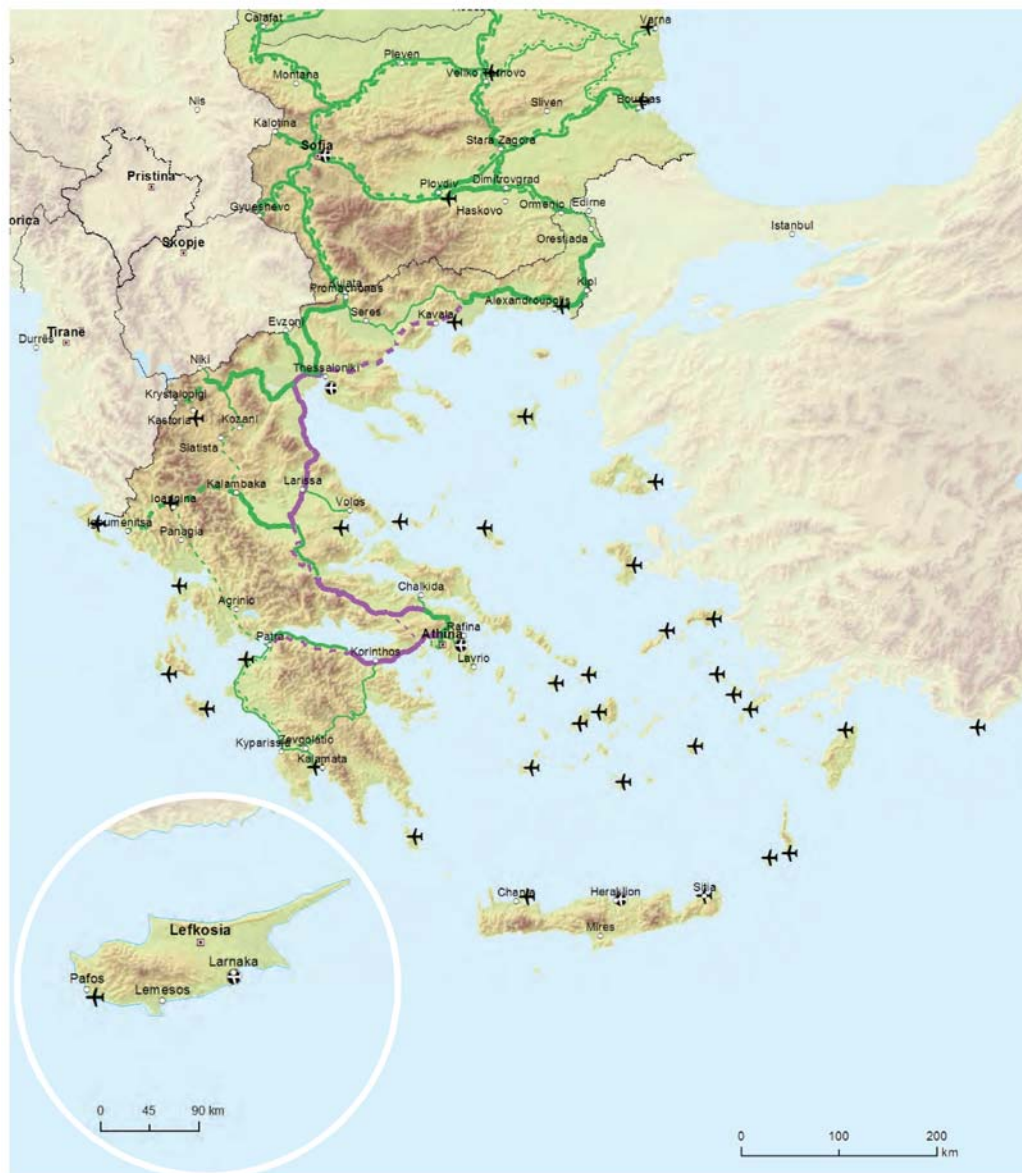
Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Conventional rail / Completed	Conventional rail / Completed	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Cale ferată de mare viteză / finalizată	Port	Port
Conventional rail / To be upgraded	Conventional rail / To be upgraded	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză	TFR	TFR
Conventional rail / Planned	Conventional rail / Planned	Cale ferată de mare viteză / planificată	Cale ferată de mare viteză / planificată		

▼ M3

10.3. Rețea globală: căi ferate și aeroporturi
 Rețea centrală: căi ferate (pentru pasageri) și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională / finalizată	Cale ferată convențională / de modernizat	Cale ferată de mare viteză / finalizată	De modernizat pentru a deveni cale ferată de mare viteză		Aeroport
Cale ferată convențională / planificată		Cale ferată de mare viteză / planificată			

▼ M3

10.4. Rețelele globală și centrală:
Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum / finalizat	Drum / de modernizat	Port	TFR	Aeroport	
Drum / planificat					

*ANEXA II*

LISTA NODURILOR REȚELEI CENTRALE ȘI A CELEI GLOBALE

1. Noduri urbane ale rețelei centrale:

BELGIA

Antwerpen

Bruxelles/Brussel

BULGARIA

Sofia

REPUBLICA CEHĂ

Ostrava

Praha

DANMARCA

Aarhus

København

GERMANIA

Berlin

Bielefeld

Bremen

Düsseldorf

Frankfurt am Main

Hamburg

Hannover

Köln

Leipzig

Mannheim

München

Nürnberg

Stuttgart

ESTONIA

Tallinn

IRLANDA

Baile Átha Cliath/Dublin

Corcaigh/Cork

GRECIA

Athína

Heraklion

Thessaloniki

SPANIA

Barcelona

Bilbao

Las Palmas de Gran Canaria/Santa Cruz de Tenerife

▼B

Madrid

Palma de Mallorca

Sevilla

Valencia

FRANȚA

Bordeaux

Lille

Lyon

Marseille

Nice

Paris

Strasbourg

Toulouse

CROAȚIA

Zagreb

ITALIA

Bologna

Cagliari

Genova

Milano

Napoli

Palermo

Roma

Torino

Venezia

CIPRU

Lefkosía

LETONIA

Rīga

LITUANIA

Vilnius

LUXEMBURG

Luxembourg

UNGARIA

Budapest

MALTA

Valletta

ȚĂRILE DE JOS

Amsterdam

Rotterdam

AUSTRIA

Wien

▼B

POLONIA

Gdańsk
Katowice
Kraków
Łódź
Poznań
Szczecin
Warszawa
Wrocław

PORTUGALIA

Lisboa
Porto

ROMÂNIA

Bucureşti
Timişoara

SLOVENIA

Ljubljana

SLOVACIA

Bratislava

FINLANDA

Helsinki
Turku

SUEDIA

Göteborg
Malmö
Stockholm

REGATUL UNIT

Birmingham
Bristol
Edinburgh
Glasgow
Leeds
London
Manchester
Portsmouth
Sheffield

▼B

2. Aeroporturile, porturile, porturile interioare și terminalele feroviar-rutiere din cadrul rețelor centrală și globală

Aeroporturile marcate cu * sunt principalele aeroporturi cărora le revine obligația prevăzută la articolul 41 alineatul (3)

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
BE	Aalst			Global	
	Albertkanaal			Central	
	Antwerpen		Central	Central	Central
	Athus				Global
	Avelgem			Global	
	Bruxelles/Brussel	Central (National/Nationaal)*		Central	
	Charleroi	Global		Global (Can.Charleroi -Bruxelles), Global (Sambre)	
	Clabecq			Global	
	Gent		Central	Central	
	Grimbergen				Global
	Kortrijk			Central (Bossuit)	
	Liège	Central		Central (Can.Albert) Central (Meuse)	
	Mons			Global (Centre/Borinage)	
	Namur			Central (Meuse), Global (Sambre)	
	Oostende, Zeebrugge	Global (Oostende)	Central (Oostende) Central (Zeebrugge)		

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Roeselare			Global	
	Tournai			Global (Escaut)	
	Willebroek			Global	
BG	Burgas	Global	Central		
	Dragoman				Global
	Gorna Orjahovitsa	Global			Central
	Lom			Global	
	Orjahovo			Global	
	Plovdiv	Global			Central
	Ruse			Central	Central
	Silistra			Global	
	Sofia	Central			Central
	Svilengrad				Global
	Svishtov			Global	
	Varna	Global	Global		
	Vidin			Central	
CZ	Brno	Global			Global
	Děčín			Central	Central

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Lovosice			Global	Global
	Mělník			Central	Central
	Ostrava	Central			Central
	Pardubice			Central	Central
	Plzeň				Central
	Praha	Central (Václav Havel)*		Central (Praha Holešovice) Global (Libeň) Global (Radotín) Global (Smíchov)	Central (Praha Uhřetěves)
	Přerov				Central
	Ústí nad Labem			Global	Global
DK	Aalborg	Global	Global		
	Aarhus		Central		Central
	Billund	Global			
	Branden		Global		
	Ebeltoft		Global		
	Enstedværket		Global		
	Esbjerg		Global		
	Fredericia		Global		
	Frederikshavn		Global		

▼ M3▼ B

▼ B

▼ M3

▼ B

▼ M3

▼ B

▼ M3

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Fur		Global		
	Fynshav Havn		Global		
	Gedser		Global		
	Helsingør		Global		
	Hirtshals		Global		
	Hou Havn		Global		
	Høje-Taastrup				Global
	Kalundborg		Global		
	København	Central (Kastrup)*	Central		Central
	Køge		Global		Global
	Nordby (Fanø)		Global		
	Odense		Global		
	Padborg				Global
	Rødby		Global		
	Rønne	Global	Global		
	Sjællands Odde Ferry Port		Global		
	Spodsbjerg		Global		
	Statoil-Havnen		Global		
	Tårs (Nakskov)		Global		
	Taulov				Central
	Vejle		Global		

▼ **B**

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
DE	Andernach			Global	Global
	Aschaffenburg			Global	Global
	Bendorf			Global	
	Bensersiel		Global		
	Bergkamen			Global	
	Berlin	Central (Berlin-Brandenburg Intl.)*		Central	Central (Großbeeren)
	Bonn			Global	
	Bottrop			Global	
	Brake		Global	Global	
	Brandenburg			Global	
	Braunschweig			Central	Central
	Breisach			Global	
	Bremen, Bremerhaven	Central (Bremen)	Central (Bremen) Central (Bremerhaven)	Central (Bremen) Central (Bremerhaven)	Central (Bremen)
	Brunsbüttel		Global	Global	
	Bülstringen			Global	
	Cuxhaven		Global		Global

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Dormagen			Global	
	Dörpen			Global	Global
	Dortmund	Global		Central	Central
	Dresden	Global			Global
	Duisburg			Central Global (Homberg)	Central
	Düsseldorf	Central*		Central (Neuss)	
	Emden		Global	Global	
	Emmelsum/Wesel			Global	
	Emmerich			Global	Global
	Erfurt	Global			
	Essen			Global	
	Estorf			Global	
	Flörsheim			Global	
	Frankfurt am Main	Central*		Central	Central
	Gelsenkirchen			Global	
	Germersheim			Global	Global
	Gernsheim			Global	
	Ginsheim-Gustavsburg			Global	
	Großkrotzenburg			Global	

▼ M3▼ B

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Hahn	Global			
	Haldensleben			Global	Global
	Haltern am See			Global	
	Hamburg	Central*	Central	Central	Central
	Hamm			Central	Global (Bönen)
	Hanau			Global	
	Hannover	Central		Central	Central
	Heilbronn			Global	
	Helgoland		Global		
	Heringsdorf	Global			
	Herne			Global	Global (Herne-Wanne)
	Hof, Plauen	Global			
	Hohenhameln			Global	
	Ibbenbüren			Global	
	Karlsruhe	Global (Karlsruhe Baden-Baden)		Central	Central
	Kassel				Compr
	Kehl			Global	
	Kelheim			Global	

▼ M3▼ B

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Kelsterbach			Global	
	Kiel		Global		
	Koblenz			Central	Central
	Köln	Central (Köln-Bonn)*		Central	Central
	Köln -Neuessen			Global	
	Krefeld-Uerdingen			Global	
	Lampertheim			Global	
	Langeoog		Global		
	Leipzig, Halle	Central			Central (Schkopau)
	Lengfurt-Wetterau			Global	
	Leverkusen			Global	Global
	Lingen			Global	
	Lübeck		Central	Central	Central
	Lünen			Global	
	Magdeburg			Central	Central
	Mainz			Central	Central
	Mannheim, Ludwigshafen			Central Global (Ludwigshafen Mundenheim)	Central
	Marl			Global	

▼ M3▼ B▼ M3

▼ B▼ M3▼ B▼ M3▼ B▼ M3▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Memmingen	Global			Global
	Meppen			Global	
	Minden			Global	Global
	Mühlheim an der Ruhr			Global	
	München	Central*			Central (Riem)
	Münster	Global (Münster/Osnabrück)		Global	
	Niedere Börde			Global	
	Norddeich		Global		
	Nordenham		Global	Global	
	Norderney		Global		
	Nürnberg	Central		Central	Central
	Oldenburg			Global	
	Orsoy			Global	
	Osnabrück			Global	
	Otterstadt			Global	
	Paderborn	Global (Paderborn Lippstadt)			
	Plochingen			Global	
	Puttgarden		Global		
	Rees			Global	

▼ B▼ M3▼ B▼ M3▼ B▼ M3▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Regensburg			Central	
	Rheinau			Global	
	Rheinberg			Global	
	Rheinmünster			Global	
	Rostock	Global	Central		Central
	Saarlouis-Dillingen			Global	
	Sassnitz		Global		
	Schwarzheide				Global
	Singen				Global
	Speyer			Global	
	Spyck			Global	
	Stade-Bützfleth/Brunshausen		Global	Global	Global

	Stolzenau			Global	
	Straubing-Sand			Global	
	Stürzelberg			Global	
	Stuttgart	Central*		Central	Central (Kornwestheim)
	Trier			Global	

▼ B▼ M3▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Ulm				Global (Dornstadt)

	Weeze	Global			
	Wesel			Global	
	Wesseling			Global	
	Westerland-Sylt	Global			
	Wiesbaden			Global	
	Wilhelmshaven		Central		
	Wismar		Global		
	Worms			Global	Global
	Wörth am Rhein			Global	Global
EE	Heltermaa		Global		
	Kärdla	Global			
	Koidula				Global
	Kuivastu		Global		
	Kuressaare	Global			
	Pärnu	Global	Global		
	Paldiski South Harbor		Global		
	Rohuküla		Global		
	Sillamäe		Global		
	Tallinn	Central	Central (Old City Harbour, Muuga Harbour, Paljassaare Harbour)		
	Tartu	Global			
	Virtsu		Global		

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
IE	Carraig Fhiáin/Carrickfin	Global (Dún na nGall/Donegal)			
	Corcaigh/Cork	Central	Central		
	Baile Átha Cliath/Dublin	Central*	Central (grupul de porturi G.D.A.))		
	Inis Mór/Inishmore	Global			
	Ciarraí/Kerry - An Fearann Fuar/Farranfore	Global			
	An Cnoc/Knock	Global (Cúige Chonnacht/Connaught)			
	Luimneach/Limerick	Global (Sionainn/Shannon)	Central (Sionainn-Faing/Shannon-Foynes)		
	Ros Láir/Rosslare		Global (Europort)		
	Port Láirge/Waterford	Global	Global		
EL	Alexandroupolis	Global			Global
	Araxos	Global			
	Astipalaia	Global			
	Athína	Central*	Central (Piraeus)		Central (Piraeus/Thriasso Pedio)
	Chalkida		Global		
	Chania	Global	Global (Souda)		
	Chios	Global	Global		
	Elefsina		Global		

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Heraklion	Central	Central		
	Igoumenitsa		Central		
	Ikaria	Global			
	Ioannina	Global			
	Kalamata	Global	Global		
	Kalymnos	Global			
	Karpathos	Global			
	Kassos	Global			
	Kastelorizo	Global			
	Kastoria	Global			
	Katakolo		Global		
	Kavala	Global	Global		
	Kefalonia	Global			
	Kerkyra	Global	Global		
	Kithira	Global			
	Kos	Global			
	Kozani				Global
	Kyllini		Global		
	Lamia				Global

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Lavrio (Sounio)		Global		
	Leros	Global			
	Limnos	Global			
	Milos	Global			
	Mykonos	Global	Global		
	Mytilini	Global	Global		
	Naxos	Global	Global		
	Nea Anchialos	Global			
	Paros	Global	Global		
	Patras		Central		Central
	Preveza	Global			
	Rafina		Global		
	Rodos	Global	Global		
	Samos	Global			
	Santorini	Global	Global		
	Sitia	Global			
	Skiathos	Global	Global		
	Skiros	Global			
	Syros	Global	Global		

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Thessaloniki	Central (Makedonia)	Central		Central
	Volos		Global		
	Zakinthos	Global			
ES	A Coruña	Global	Central		
	Alcázar de San Juan				Central
	Algeciras		Central (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	Central	Global		
	Almería	Global	Global		
	Antequera (Bobadilla)				Central
	Arrecife	Global (Lanzarote)	Global		
	Arrubal (Logroño)				Global
	Avilés	Global (Asturias)	Global		
	Badajoz	Global			Global
	Barcelona	Central*	Central		Central
	Bilbao	Central	Central		Central
	Burgos	Global			
	Cádiz		Global (Bahía de Cádiz)		
	Cala Sabina (Formentera)		Global		
	Carboneras		Global		

▼ B▼ M3▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Cartagena		Central		
	Castellón		Global		
	Centro de Transportes de Burgos				Global
	Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria-Gasteiz				Global
	Ceuta		Global		
	Córdoba				Central
	El Hierro	Global	Global (La Estaca)		
	El Penedés (El Vendrell)				Global
	Ferrol		Global		
	Figueras				Global (El Far d'Emporda)
	Fuerteventura	Global	Global (Puerto Rosario)		
	Gijón		Central		
	Girona	Global			
	Granada	Global			
	Huelva		Central		
	Huesca				Global (PLHUS)
	Ibiza	Global	Global (Eivissa)		
	Jerez	Global			
	La Palma	Global	Compr (Santa Cruz de La Palma)		
	Las Palmas	Central	Central		
	León	Global			Central

▼B

▼M3

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Linares				Global
	Los Cristianos		Global		
	Madrid	Central (Barajas)*			Central (Norte y Sur)
	Mahón (Menorca)	Global	Global		
	Málaga	Central	Global		
	Melilla	Global	Global		
	Monforte de Lemos (Ourense)				Global
	Motril		Global		
	Murcia	Global (San Javier)			Central (ZAL)
	Palma de Mallorca	Central*	Central		
	Pamplona	Global			Global (Noain)
	Pasajes		Global		
	Reus	Global			
	Sagunto		Global		
	Salamanca	Global			Global
	San Cibrao		Global		
	San Sebastián	Global			Global (Lezo)
	San Sebastián de la Gomera	Global	Global		
	Santander	Global	Global		Global (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	Global			

▼ B▼ M3▼ B▼ M3▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Sevilla	Central	Central	Central	
	Silla				Global
	Tarragona		Central		
	Tenerife	Global (Norte: Los Rodeos) Central (Sur: Reina Sofia)	Central (Santa Cruz)		
	Toledo				Global
	Tudela				Global
	Valencia	Central	Central		
	Valencia Fuente de San Luis				Global
	Valladolid	Global			Central
	Vigo	Global	Global		
	Vitoria	Global			
	Zaragoza	Global			Central
FR	Aiton-Bourgneuf				Global
	Ajaccio	Global	Global		
	Avignon				Central
	Bastia	Global	Global		
	Bayonne		Global		
	Beauvais	Global			
	Biarritz	Global			
	Bordeaux	Central (Merignac)	Central		Central

▼ **B**

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Boulogne		Global		
	Brest	Global	Global		
	Caen	Global	Global		
	Calais		Central		Central (Eurotunnel)
	Cayenne	Global	Global		
	Chalon-sur-Saône			Central	
	Chalons-sur-Marne	Global (Paris-Vatry)			
	Cherbourg		Global		
	Clermont-Ferrand	Global			Global
	Dieppe		Global		
	Dijon				Central
	Dunkerque		Central	Central	Central
	Fort de France	Global	Global		
	Guadeloupe		Global		
	La Rochelle	Global	Global		
	Le Boulou				Global
	Le Havre		Central	Central	Central
	Lille	Central (Lesquin)		Central	Central (Dourges)

▼ **B**

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Limoges	Global			
	Lorient		Global		
	Lyon	Central (St.Exupéry)*		Central	Central
	Marquion (Cambrai)			Global	
	Marseille	Central (Provence)	Central (Marseille) Central (Fos-sur-Mer)	Central (Fos-sur-Mer)	Central (Miramas)
	Mayotte	Global			
	Metz			Central	
	Montpellier	Global			
	Mulhouse	Global (Mulhouse-Bale)		Central (Ottmarsheim)	
	Nancy			Global	
	Nantes Saint-Nazaire	Global (Nantes Atlantique)	Central		
	Nesle			Global	
	Nice	Central (Côte d'Azur)*	Global		
	Nogent-sur-Seine			Global	
	Noyon			Global	
	Orléans				Global
	Paris	Central (Charles de Gaulle)* Central (Orly)*		Central	Central
	Perpignan				Global

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Point-à-Pitre	Global			
	Péronne			Global	
	Port Réunion		Global		
	Rennes				Global
	Roscoff		Global		
	Rouen		Central	Central	
	Sète		Global	Global	
	Saint-Denis-Gillot	Global			
	Saint-Malo		Global		
	Strasbourg	Global (Strasbourg Entzheim)		Central	Central
	Thionville			Global	
	Toulon		Global		
	Toulouse	Central (Blagnac)			Central
	Valenciennes			Global	
	Villefranche-sur-Saône			Global	
HR	Dubrovnik	Global	Global		
	Osijek	Global		Global	
	Ploče		Global		
	Pula	Global	Global		

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Rijeka	Global	Central		
	Šibenik		Global		
	Sisak			Global	
	Slavonski Brod			Central	
	Split	Global	Global		
	Vukovar			Central	
	Zadar	Global	Global		
	Zagreb	Central			Central
IT	Alghero	Global			
	Ancona	Global	Central		Central (Iesi)
	Augusta		Central		
	Bari	Global	Central		Central
	Bologna	Central			Central
	Bolzano	Global			
	Brescia	Global			Global
	Brindisi	Global	Global		
	Cagliari	Central	Central (Porto Foxi, Cagliari)		
	Carloforte		Global		
	Catania	Global (Fontanarossa, pista de urgență Comiso)	Global		Global

▼ M3

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Cervignano				Central
	Chioggia		Global	Global	
	Civitavecchia		Global		
	Cremona			Central	
	Firenze	Global			Central (Prato)
	Foggia	Global			
	Forlì	Global			
	Fiumicino		Global		
	Gaeta		Global		
	Gallarate				Global
	Gela		Global		
	Genova	Central	Central		Central (Vado)
	Gioia Tauro		Central		
	Golfo Aranci		Global		
	La Maddalena		Global		
	La Spezia		Central		
	Lamezia Terme	Global			
	Lampedusa	Global			
	Livorno		Central		Central (Guasticce Collesalvetti)

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Mantova			Central	Global
	Marina di Carrara		Global		
	Messina		Global		
	Milano	Central (Linate)* Central (Malpensa)* Central (Bergamo Orio al Serio)		Global	Central (Milano Smistamento)
	Milazzo		Global		
	Monfalcone		Global	Global	
	Mortara				Global
	Napoli	Central (Capodichino)	Central		Central (Nola) Central (Marcianise- Maddaloni)
	Novara				Central
	Olbia	Global	Global		
	Orte				Global
	Padova				Central
	Palau		Global		
	Palermo	Central	Central (Palermo, terminalul Termini Imerese)		
	Pantelleria	Global			
	Parma				Global (Bianconese di Fontevivo)

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Pescara	Global			Global (Manoppello)
	Piacenza				Global
	Piombino		Global		
	Pisa	Global			
	Porto Levante		Global	Global	
	Porto Nogaro			Global	
	Porto Torres		Global		
	Portoferraio		Global		
	Portovesme		Global		
	Ravenna		Central	Central	
	Reggio Calabria	Global	Global		
	Rivalta Scrivia				Global
	Roma	Central (Fiumicino)* Global (Ciampino)			Central (Pomezia)
	Rovigo			Global	Global
	Salerno		Global		
	Savona - Vado		Global		
	Siracusa		Global		
	Taranto		Central		
	Torino	Central			Central (Orbassano)

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
MS	Trapani	Global	Global		
	Trento				Global
	Treviso	Global			
	Trieste	Global	Central	Central	
	Venezia	Central	Central	Central	
	Verona	Global			Central
CY	Larnaka	Central	Global		
	Lefkosia				
	Lemesos		Central		
	Pafos	Global			
LV	Daugavpils	Global			
	Liepāja	Global	Global		
	Rīga	Central (International)*	Central		
	Ventspils	Global	Central		
LT	Kaunas	Global			Central
	Klaipėda		Central		Central
	Palanga	Global			
	Vilnius	Central			Central

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
LU	Luxembourg	Central		Central (Mertert)	Central (Bettembourg)
HU	Baja			Global	
	Budapest	Central (Liszt Ferenc)*		Central (Csepel)	Central (Soroksár)
	Debrecen	Global			
	Dunaújváros			Global	
	Győr			Global (Győr-Gönyű)	
	Komárom			Central	
	Miskolc				Global
	Mohács			Global	
	Paks			Global	
	Sármellék	Global			
	Sopron				Global
	Szeged			Global	
	Székesfehérvár				Global
	Záhony				Global
MT	Cirkewwa		Global		
	Marsaxlokk		Central		
	Mgarr		Global		
	Valletta	Central (Malta - Luqa)	Central		

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
NL	Alblasserdam			Global	
	Almelo			Central	
	Almere			Global	
	Alphen aan den Rijn			Global	
	Amsterdam	Central (Schiphol)*	Central	Central	Central
	Arnhem			Global	
	Bergen op Zoom			Central	
	Beverwijk		Global		
	Born			Global	
	Cuijk			Global	
	Delfzijl/Eemshaven		Global		
	Den Bosch			Global	
	Den Helder		Global		
	Deventer			Central	
	Dordrecht		Global	Global	
	Drachten			Global	
	Eemshaven		Global	Global	
	Eindhoven	Global			
	Enschede	Global		Global	
	Geertruidenberg			Global	

▼ M3▼ B

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Gennep			Global	
	Gorinchem			Global	
	Gouda			Global	
	Grave			Global	
	Groningen	Global		Global	
	Harlingen		Global		
	Heerenveen			Global	
	Hengelo			Central	
	Kampen			Global	
	Leeuwarden			Global	
	Lelystad			Global	
	Lemsterland			Global	
	Lochem			Global	
	Maasbracht			Global	
	Maasdriel			Global	
	Maassluis			Global	
	Maastricht	Global (Maastricht - Aachen)		Global	
	Meppel			Global	
	Moerdijk		Central	Central	
	Nijmegen			Central	
	Oosterhout			Global	

▼ M3▼ B▼ M3▼ B

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Oss			Global	
	Reimerswaal			Global	
	Ridderkerk			Global	
	Roermond			Global	
	Rotterdam	Central	Central	Central	Central
	Sneek			Global	
	Stein			Global	
	Terneuzen, Vlissingen		Central (Terneuzen) Central (Vlissingen)	Central (Terneuzen) Central (Vlissingen)	
	Tiel			Global	
	Tilburg			Global	
	Utrecht			Central	
	Veghel			Global	
	Velsen/IJmuiden		Global		
	Venlo			Global	Global (Portul comercial Noord Limburg)
	Vlaardingen		Global		
	Wageningen			Global	
	Wanssum			Global	
	Zaandam			Global	

▼ **B**

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Zaltbommel			Global	
	Zevenaar			Global	
	Zuidhorn			Global	
	Zwijndrecht			Global	
	Zwolle			Global	
AT	Graz	Global			Central (Werndorf)
	Innsbruck	Global			
	Klagenfurt - Villach	Global (Klagenfurt)			Global (Villach-Fürnitz)
	Krems			Global	
	Linz - Wels	Global (Linz)		Central (Enns), Global (Linz)	Central (Wels)
	Salzburg	Global			Global
	Wien	Central (Schwechat)*		Central	Central
	Wolfurt				Global
	Wörgl				Global
PL	Białystok				Global
	Braniewo				Global
	Bydgoszcz	Global			Global
	Dorohusk / Okopy				Global

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Elk				Global
	Gdańsk, Gdynia	Central (Gdańsk)	Central (Gdańsk) Central (Gdynia)		Central
	Katowice	Central (Pyrzowice)			Central (Sławków) Global (Gliwice / Pyrzowice)
	Kraków	Central			Central
	Łódź	Central			Central (Łódź / Stryków)
	Małaszewicze / Terespol				Global
	Medyka // Żurawica				Global
	Police		Global	Global	
	Poznań	Central			Central
	Rzepin				Global
	Rzeszów	Global			
	Szczecin, Świnoujście	Central (Szczecin)	Central (Szczecin) Central (Świnoujście)	Central (Szczecin) Central (Świnoujście)	Central (Szczecin) Central (Świnoujście)
	Warszawa	Central*			Central
	Wrocław	Central			Central
PT	Abrantes / Entroncamento				Global
	Aveiro		Global		
	Bragança	Global			

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Canical		Global		
	Corvo	Global			
	Elvas				Global
	Faro	Global			Global (Loulé)
	Flores	Global			
	Funchal	Global	Global		
	Horta	Global	Global		
	Lajes das Flores		Global		
	Lajes (Terceira)	Global			
	Lisboa	Central*	Central		
	Pico	Global			
	Ponta Delgada	Global	Global		
	Portimão		Global		
	Porto	Central (Sá Carneiro)	Central (Leixões)	Central	
	Poceirão				Central
	Porto Santo	Global	Global		
	Praia da Vitória		Global		
	Santa Maria	Global			
	São Jorge	Global			

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Setúbal		Global		
	Sines		Central		Central (Grândola)
	Vila Real	Global			
RO	Bacău	Global			
	Baia Mare	Global			
	Basarabi			Global	
	Brăila		Global	Global	
	Braşov				Global
	Bucureşti	Central (Henri Coandă)		Global (1 Decembrie) Global (Glina)	Central
	Calafat			Central	
	Călăraşi			Global	
	Cernavodă			Central	
	Cluj-Napoca	Global			Global
	Constanţa	Global	Central	Central	
	Craiova	Global			Central
	Drobeta Turnu Severin			Central	
	Galaţi		Central	Central	
	Giurgiu			Central	
	Iaşi	Global			
	Mahmudia			Global	
	Medgidia			Global	

▼ M3▼ B▼ M3▼ B

▼ B▼ M3▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Moldova Veche			Global	
	Oltenița			Global	
	Oradea	Global			
	Ovidiu			Global	
	Sibiu	Global			
	Suceava	Global			Global
	Sulina		Global	Global	
	Timișoara	Central			Central
	Tulcea	Global	Global	Global	
	Turda				Global
SI	Koper		Central		
	Ljubljana	Central			Central
	Maribor	Global			Global
	Portorož	Global			
SK	Bratislava	Central		Central	Central
	Komárno			Central	
	Košice	Global			Global
	Leopoldov-Šulekovo				Global
	Poprad Tatry	Global			
	Žilina				Central

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
FI	Eckerö		Global		
	Enontekiö	Global			
	Hanko		Global		
	Helsinki	Central (Vantaa)*	Central		
	Ivalo	Global			
	Joensuu	Global			
	Jyväskylä	Global			
	Kajaani	Global			
	Kaskinen		Global		
	Kemi	Global (Kemi-Tornio)	Global		
	Kilpilahti (Sköldvik)		Global		
	Kittilä	Global			
	Kokkola		Global		
	Kotka-Hamina		Central (Hamina) Central (Kotka)		
	Kouvola				Central
	Kruunupyy	Global			
	Kuopio	Global			
	Kuusamo	Global			
	Lappeenranta	Global			

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Maarianhamina	Global	Global		
	Oulu	Global	Global		
	Pietarsaari		Global		
	Pori	Global	Global		
	Rauma		Global		
	Rautaruukki/Raahe		Global		
	Rovaniemi	Global			
	Savonlinna	Global			
	Tampere	Global			Global
	Turku-Naantali	Central (Turku)	Central (Turku) Central (Naantali)		
	Vaasa	Global			
SE	Ängelholm	Global			
	Älmhult				Global
	Arvidsjaur	Global			
	Gällivare	Global			
	Gävle		Global		
	Göteborg	Central (Landvetter)	Central	Central	Central
	Grisslehamn		Global		
	Hagfors	Global			

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Halmstad		Global		
	Helsingborg		Global		
	Hemavan	Global			
	Jönköping	Global			Global
	Kalmar	Global			
	Kapellskär		Global		
	Karlshamn		Global		
	Karlskrona		Global		
	Kiruna	Global			
	Köping		Global	Global	
	Luleå	Global	Central		
	Lycksele	Global			
	Malmö	Central (Sturup)	Central		Central
	Mora	Global			
	Norrköping		Global		
	Nyköping	Global (Stockholm Skavsta)			
	Oskarshamn		Global		
	Örebro	Global			Central (Hallsberg)

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
▼ <u>M3</u> ▼ <u>B</u>	Östersund	Global			
	Oxelösund		Global		
	Pajala	Global			
	Ronneby	Global			
	Skellefteå	Global			
	Stenungsund		Global		
	Stockholm	Central (Arlanda)* Global (Bromma)	Central (Stockholm) Global (Nynäshamn)	Central	Central
	Strömstad		Global		
	Sundsvall	Global	Global		
	Sveg	Global			
	Södertälje			Global	
	Trelleborg		Central		Central
	Umeå	Global	Global		
	Rosersberg				Global
	Varberg		Global		
	Västerås		Global	Global	
	Vilhelmina	Global			
	Visby	Global	Global		
	Ystad		Global		

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
UK	Aberdeen	Global	Global		
	Barra	Global			
	Belfast	Global (City) Global (International)	Central		
	Benbecula	Global			
	Birmingham	Central*			Central
	Bournemouth	Global			
	Bristol	Central	Central		
	Loch Ryan Ports		Global		
	Campbeltown	Global			
	Cardiff-Newport	Global	Central (Cardiff) Central (Newport)		
	Corby				Global (Eurohub)
	Cromarty Firth		Global		
	Daventry				Global (Terminal interna- țional pentru transport feroviar de mărfuri)
	Dover/Folkestone		Central		
	Durham	Global			
	Edinburgh	Central*	Central (Forth, Grangemouth, Rosyth și Leith)		
	Exeter	Global			

▼B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Felixstowe-Harwich		Central (Felixstowe) Central (Harwich)		
	Fishguard		Global		
	Glasgow	Central*	Central (Clydeport, docul King George V, Hunterston și Greenock)		Central (Mossend/ Coat- bridge)
	Glensanda		Global		
	Goole		Global		
	Grimsby/Immingham		Central (Grimsby și Immingham)		
	Heysham		Global		
	Holyhead		Global		
	Hull		Global		
	Inverness	Global			
	Ipswich		Global		
	Islay	Global			
	Kirkwall	Global			
	Larne		Global		
	Leeds	Central (Leeds/ Bradford)			Central (TFR Leeds/ Wake- field)
	Liverpool	Global	Central		Central

▼ B▼ M3▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	London	Central (City) Central (Gatwick)* Central (Heathrow)* Central (Luton)* Central (Stansted)* Global (Southend)	Central (London, London Gateway, Tilbury)		
	Londonderry	Global	Global		
	Manchester	Central*	Global (Manchester și Port Salford)		
	Medway		Global (Thamesport, Sheerness)		
	Milford Haven		Central		
	Newcastle	Global			
	Newquay	Global			
	Norwich	Global			
	Nottingham	Central (East Midlands)			
	Orkney		Global		
	Plymouth		Global		
	Poole		Global		
	Port Salford		Global		
	Port Talbot		Global		
	Prestwick	Global			

▼ B

MS	NUMELE NODULUI	AEROPORT	PORT MARITIM	PORT INTERIOR	TFR
	Ramsgate	Global (Kent International)	Global		
	River Hull and Humber		Global		
	Scilly Isles	Global			
	Scrabster		Global		
	Selby				Global
	Sheffield	Global (Doncaster - Sheffield)			Central (TFR Doncaster)
	Shetland Islands	Global	Global (Sullom Voe)		
	Southampton, Portsmouth	Global (Southampton)	Central (Southampton) Global (Portsmouth)		
	Stornoway	Global	Global		
	Sumburgh	Global			
	Teesport		Central		
	Tiree	Global			
	Tyne		Global		
	Ullapool		Global		
	Warrenpoint		Global		
	Wick	Global			

▼B

3. Puncte de trecere a frontierei către țările învecinate din rețeaua centrală;

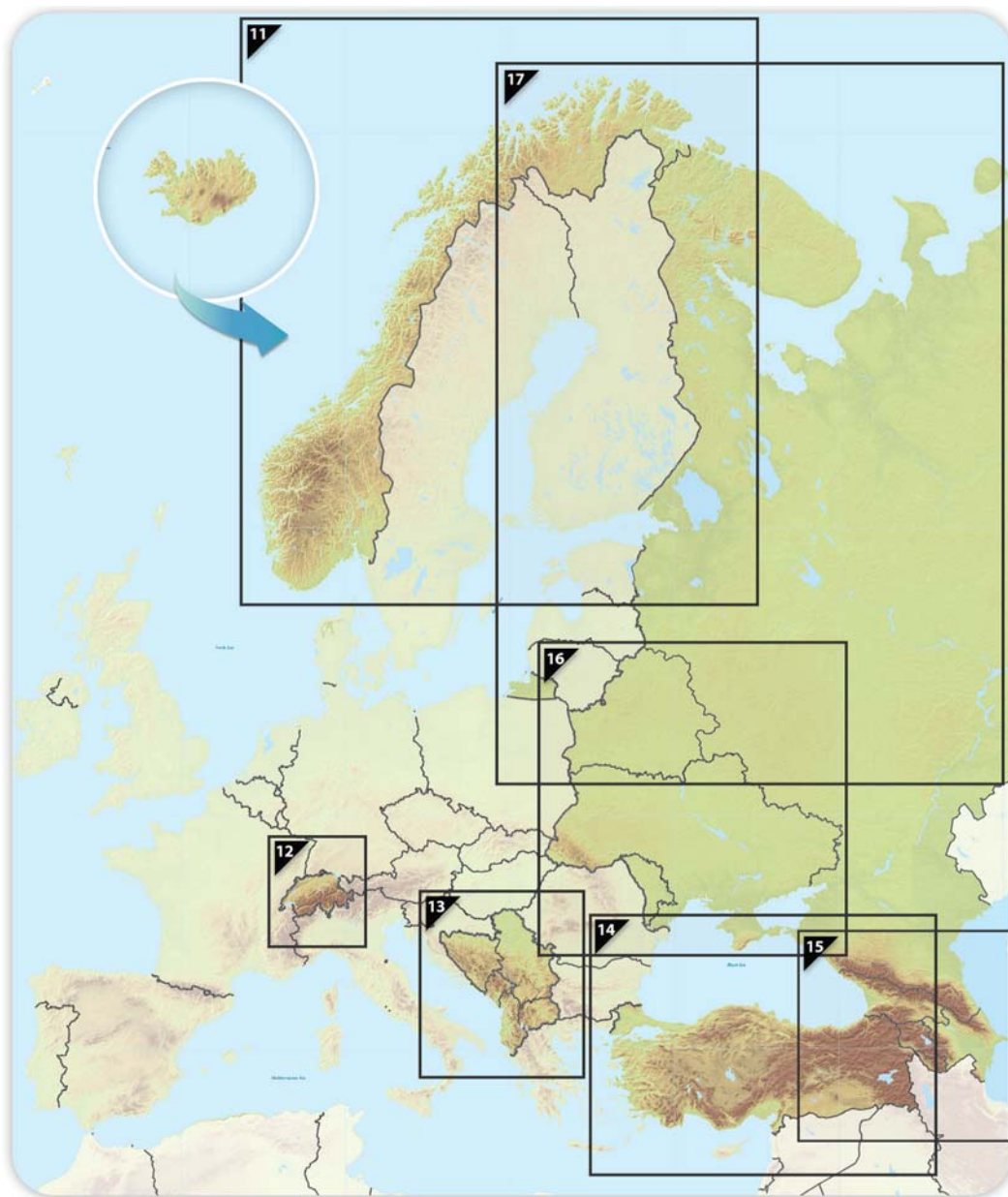
Stat membru UE	Țară învecinată	Trecere a frontierei (rutier)	Trecere a frontierei (feroviar)
FINLANDA	RUSIA	Vaalimaa	Vainikkala
ESTONIA	RUSIA	Luhamaa	Koidula
LETONIA	RUSIA	Terehova	Zilupe
	BELARUS	Paternieki	Indra
LITUANIA	RUSIA	Kybartai	Kybartai
	BELARUS	Medininkai	Kena
POLONIA	RUSIA	Grzechotki	Braniewo
	BELARUS	Kukuryki	Terespol
	UCRAINA	Korczowa	Przemyśl
SLOVACIA	UCRAINA	Vyšné Nemecké	Čierna nad Tisou
UNGARIA	UCRAINA	Beregsurány	Záhony
	SERBIA	Röszke	Kelebia
CROAȚIA	SERBIA	Lipovac	Tovarnik
	BOSNIA ȘI HERȚEGOVINA	Svilaj	Slavonski Šamac
	MUNTENEGRU	Karasovići	/
ROMÂNIA	UCRAINA	Siret	Vicșani
	MOLDOVA	Ungheni	Cristești Jijia
	SERBIA	Stamora Moravița	Stamora Moravița
BULGARIA	SERBIA	Kalotina	Kalotina
	FYROM	Gueshevo	Gueshevo
	TURCIA	Svilengrad	Svilengrad
GRECIA	ALBANIA	Kakavia	Krystallopigi
	FYROM	Evzoni	Idomeni
	TURCIA	Kipi	Pythion

▼ B

ANEXA III

HĂRȚI INDICATIVE ALE REȚELEI DE TRANSPORT TRANS-EUROPEAN EXTINSE LA ANUMITE ȚĂRI
TERȚE

Tabel de căutare de hărți pentru țările vecine

▼ M1

▼ M2



11.1 Extindere orientativă către țările învecinate
 Rețele globale și centrale: Căi navigabile interioare și porturi
 Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



▼ M2



11.2 Extindere orientativă către țările învecinate

Rețea globală: Căi ferate, porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

Rețea centrală: Căi ferate (transport de mărfuri), porturi și terminale feroviar-rutiere (TFR)

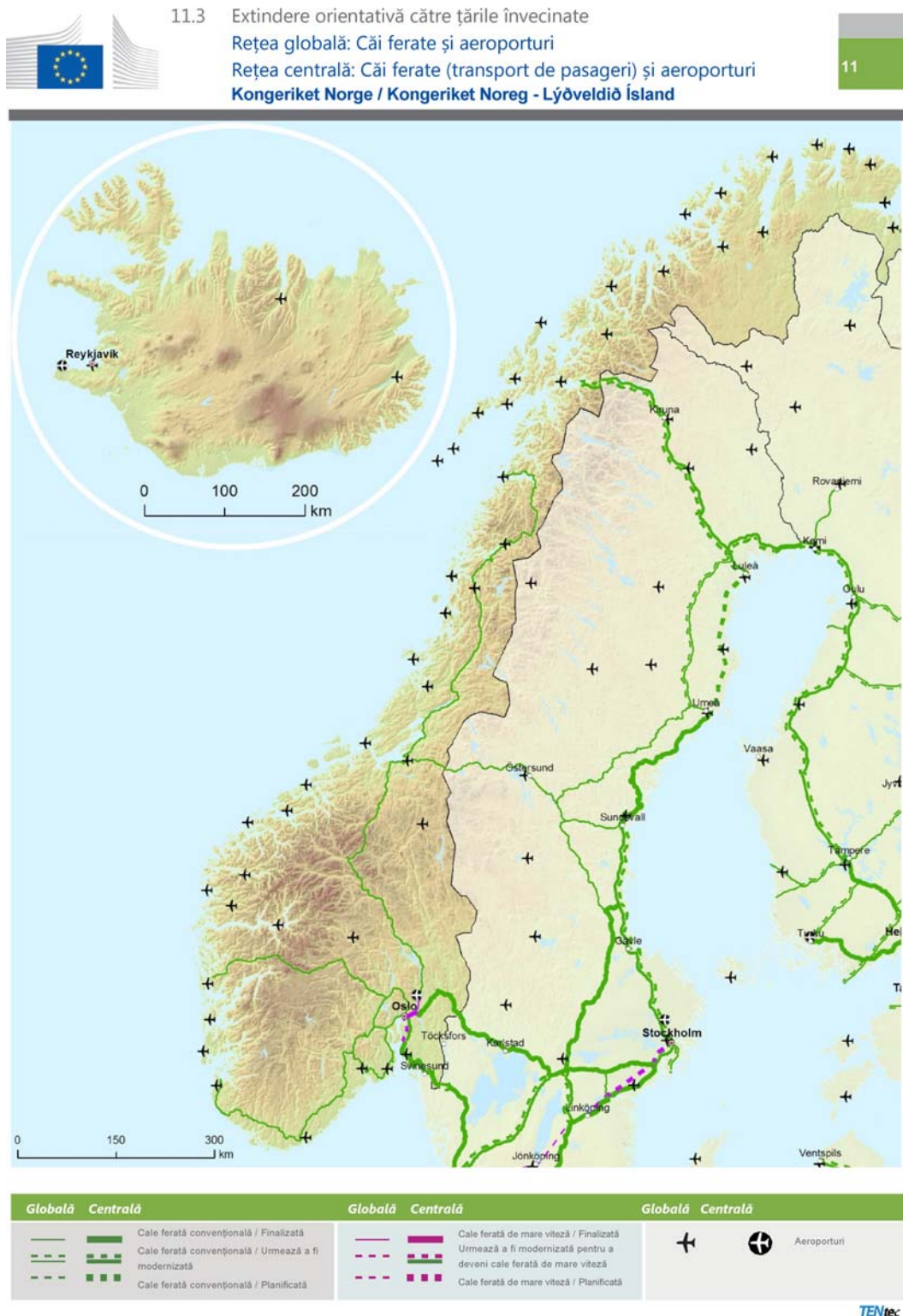
Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



TENtec

▼ M2



▼ M2



11.4 Extindere orientativă către țările învecinate

Rețea globală și centrală:

Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



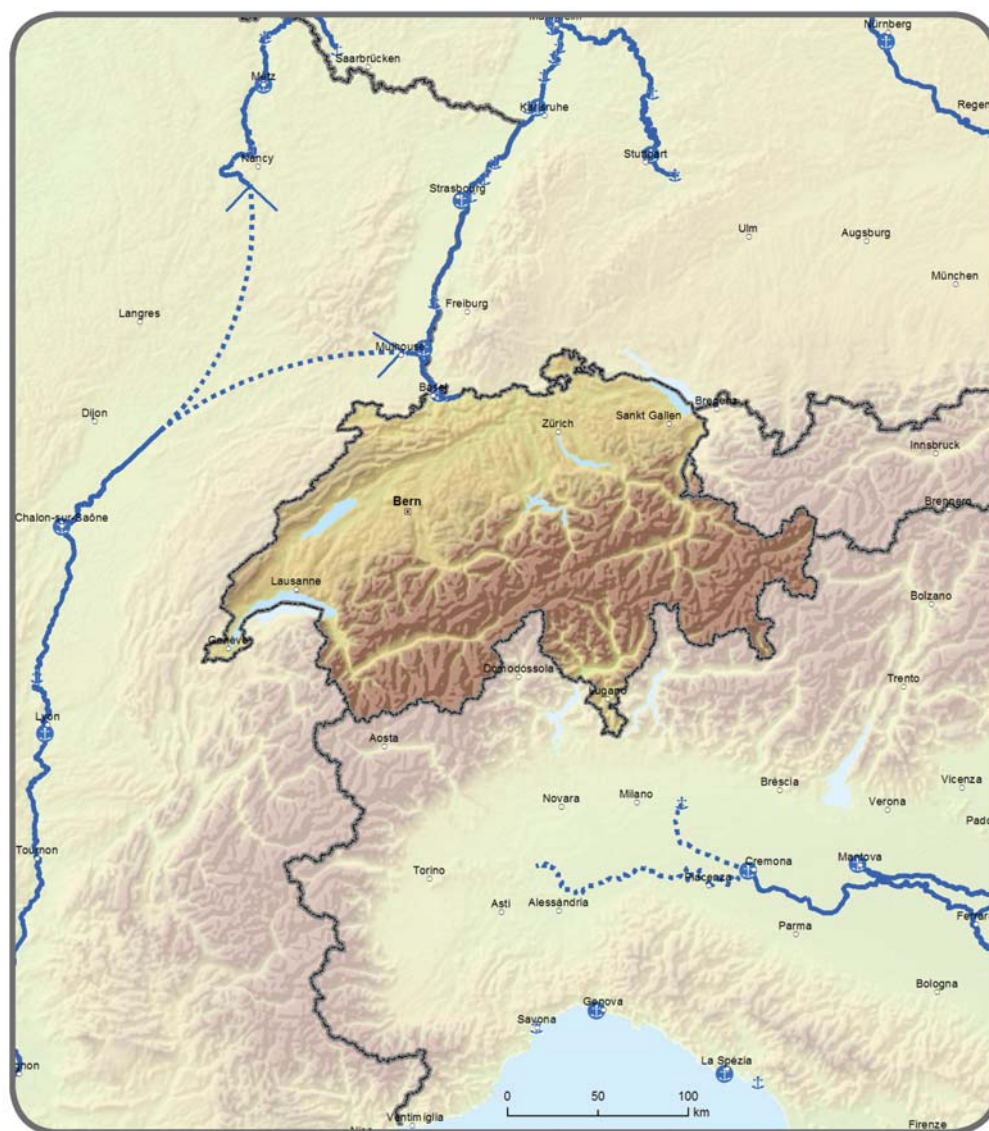
TENec

▼B



12.1. Extensie indicativă către țările vecine
 Rețele centrale și globale: Căi navigabile interioare și porturi
 Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



Centrală	Globală	Centrală
Cale navigabilă interioară / Completă		Port
Cale navigabilă interioară / Pentru modernizare		
Cale navigabilă interioară / Planificată		

▼ B

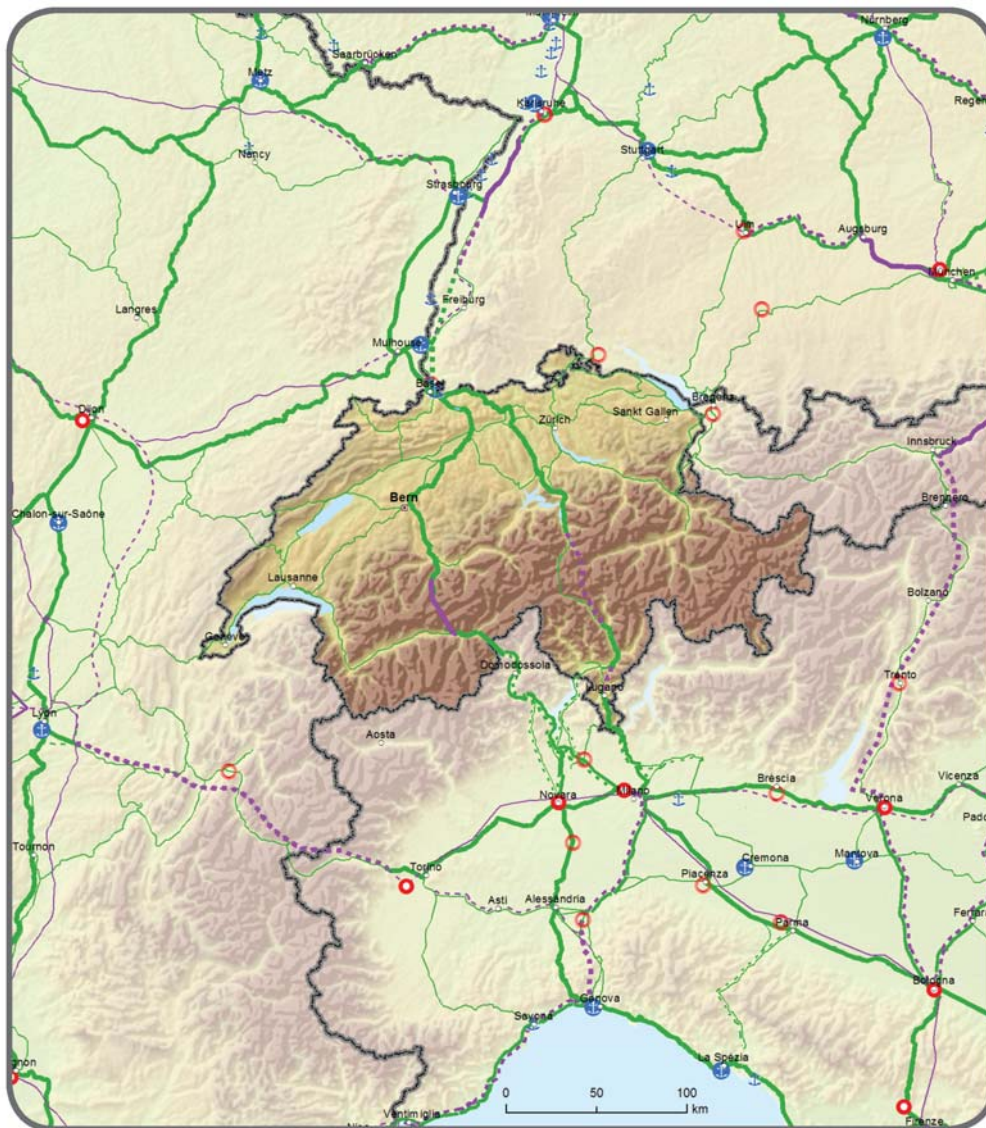
12.2. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: căi ferate, porturi și terminale feroviar - rutiere (TFR)

Rețea centrală: căi ferate (de marfă), porturi și terminale feroviar - rutiere (TFR)

12

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein



Globală	Centrală		Globală	Centrală		Globală	Centrală	
		Cale ferată convențională / Completă			Cale ferată de mare viteză / Completă			Port
		Cale ferată convențională / Pentru modernizare			Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză			TFR
		Cale ferată convențională / Planificată			Cale ferată de mare viteză / Planificată			



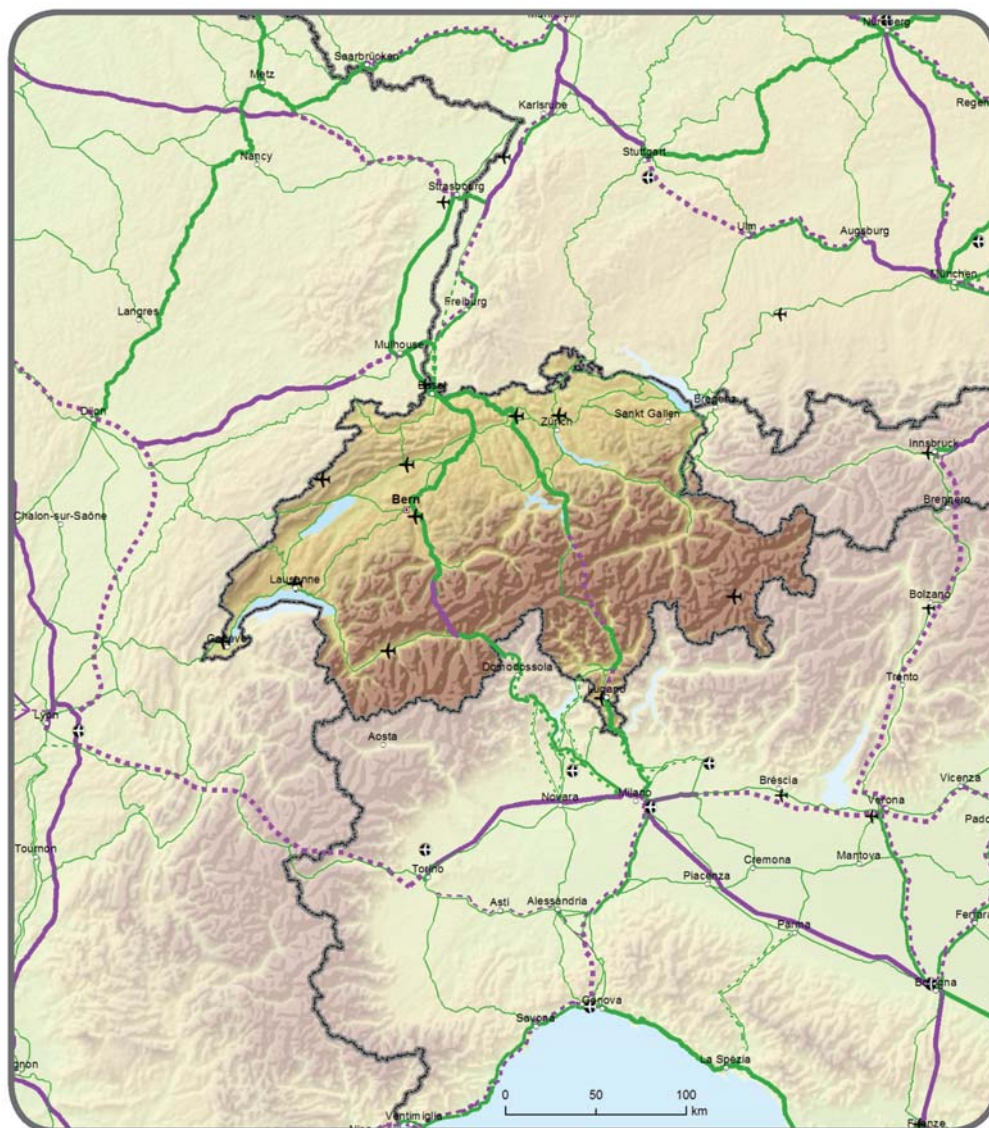
12.3. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: căi ferate și aeroporturi

Rețea centrală: căi ferate (de pasageri) și aeroporturi

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



Globală	Centrală		Globală	Centrală		Globală	Centrală	
		Cale ferată convențională / Completă			Cale ferată de mare viteză / Completă			Aeroport
		Cale ferată convențională / Pentru modernizare			Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză			
		Cale ferată convențională / Planificată			Cale ferată de mare viteză / Planificată			



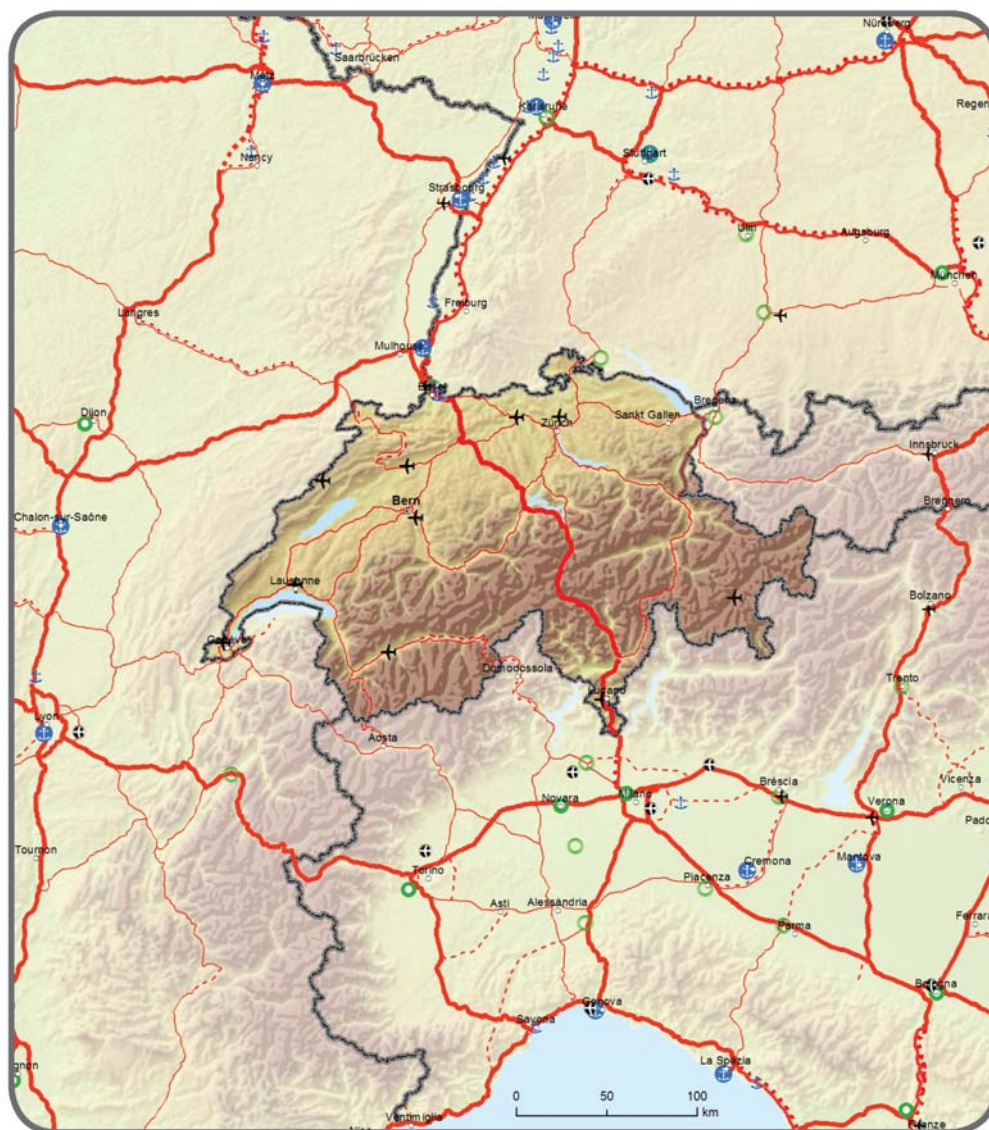
12.4. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea centrală și globală:

Drumuri, porturi, terminale feroviar - rutiere și aeroporturi

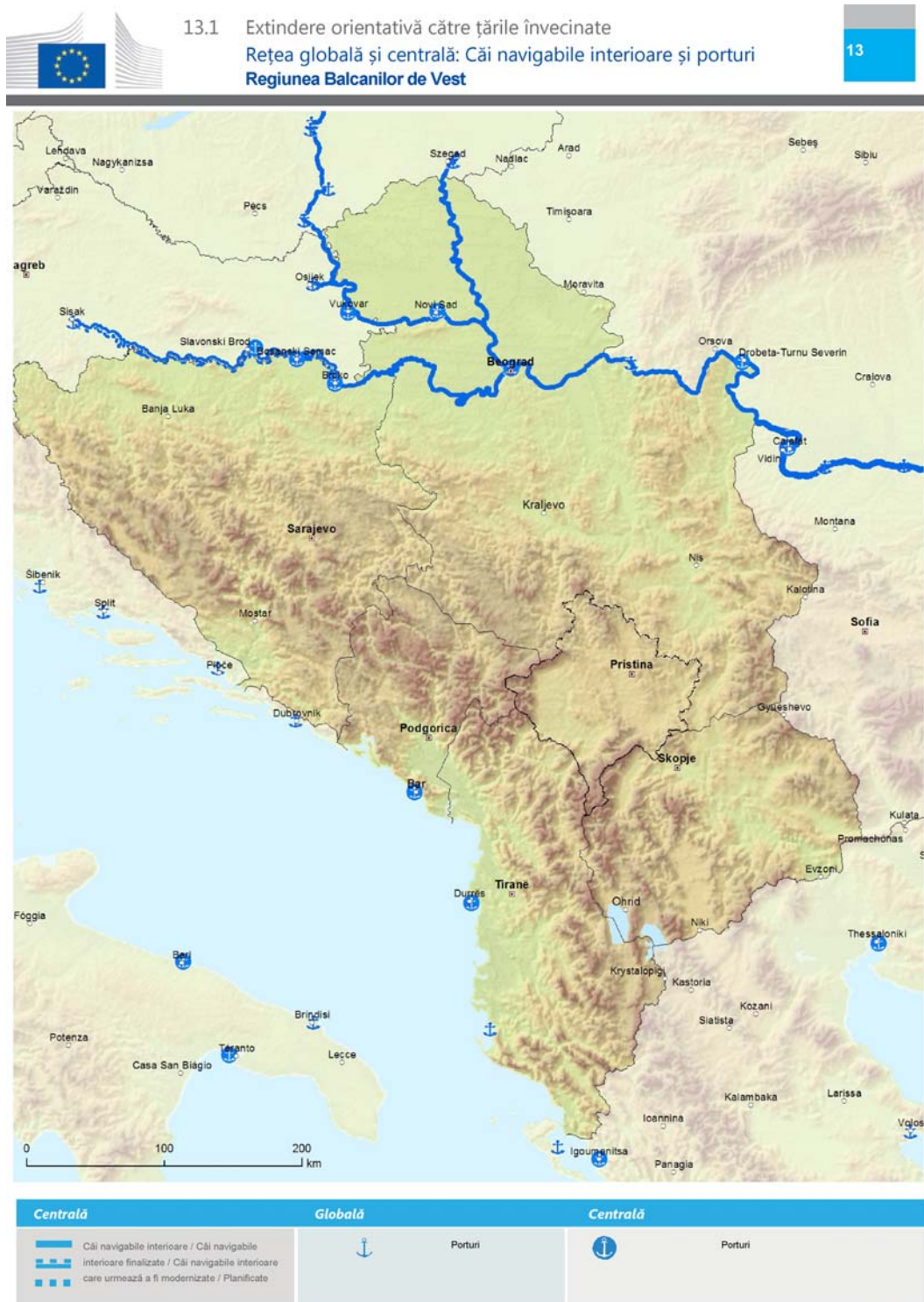
Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



Globală	Centrală		Globală	Centrală		Globală	Centrală	
		Drum / Complet			Port			Aeroport
		Drum / Pentru modernizare			TFR			
		Drum / Planificat						

▼ M2



▼ M2

13.3 Extindere orientativă către țările învecinate

Rețea globală: Căi ferate și aeroporturi

Rețea centrală: Căi ferate (transport de pasageri) și aeroporturi

Regiunea Balcanilor de Vest

13



Globală	Centrală		Globală	Centrală		Globală	Centrală	
		Cale ferată convențională / Cale ferată convențională finalizată / Cale ferată convențională care urmează a fi modernizată / Planificată			Cale ferată de mare viteză / Finalizată / Urmează a fi modernizată pentru a deveni cale ferată de mare viteză / Cale ferată de mare viteză / Planificată			Aeroporturi

TENtec

▼B



14.1. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: Căi navigabile interioare și porturi

Türkiye

14



Centrală	Globală	Centrală
Cale navigabilă interioară / Completă Cale navigabilă interioară / Pentru modernizare Cale navigabilă interioară / Planificată		Port

▼B



14.2. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: căi ferate, porturi și terminal feroviar - rutiere (TFR)

Türkiye

14



Globală	Centrală		Globală	Centrală		Globală	Centrală	
		Cale ferată convențională / Completă			Cale ferată de mare viteză / Completă			Port
		Cale ferată convențională / Pentru modernizare			Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză			TFR
		Cale ferată convențională / Planificată			Cale ferată de mare viteză / Planificată			

▼B



14.3. Extensie indicativă către țările vecine Rețea globală: căi ferate și aeroporturi

Türkiye

14



Globală	Centrală		Globală	Centrală		Globală	Centrală	
		Cale ferată convențională / Completă			Cale ferată de mare viteză / Completă			Aeroport
		Cale ferată convențională / Pentru modernizare			Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză			
		Cale ferată convențională / Planificată			Cale ferată de mare viteză / Planificată			

▼ B

14.4. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: drumuri, porturi, terminale feroviar - rutiere și aeroporturi

Türkiye

14



Globală	Centrală		Globală	Centrală		Globală	Centrală	
		Drum / Complet			Port			Aeroport
		Drum / Pentru modernizare			TFR			
		Drum / Planificat						

▼ **M1**

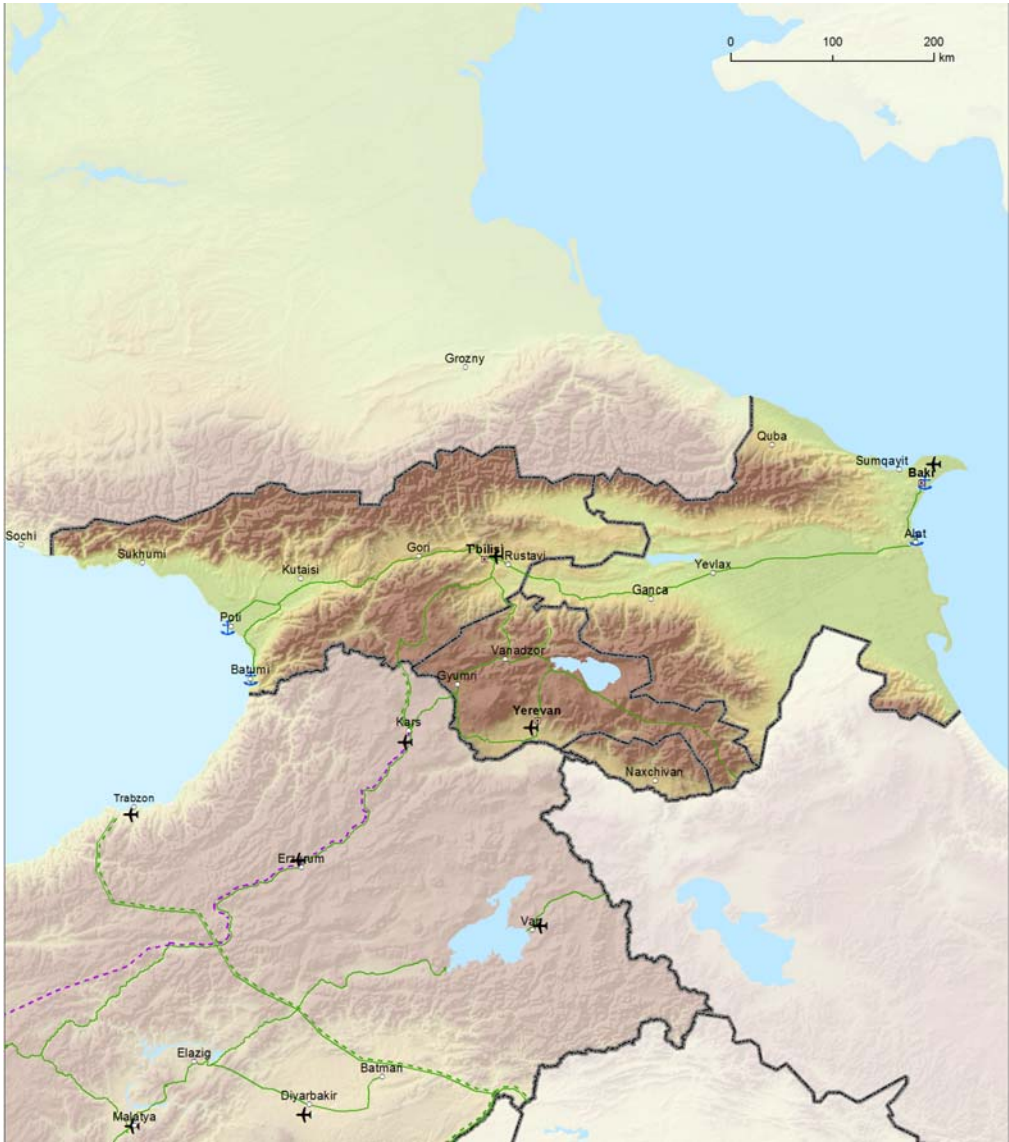


15.1. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: căi ferate, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

Rețeaua de transport din cadrul Parteneriatului estic: Armenia, Azerbaidjan, Georgia

15

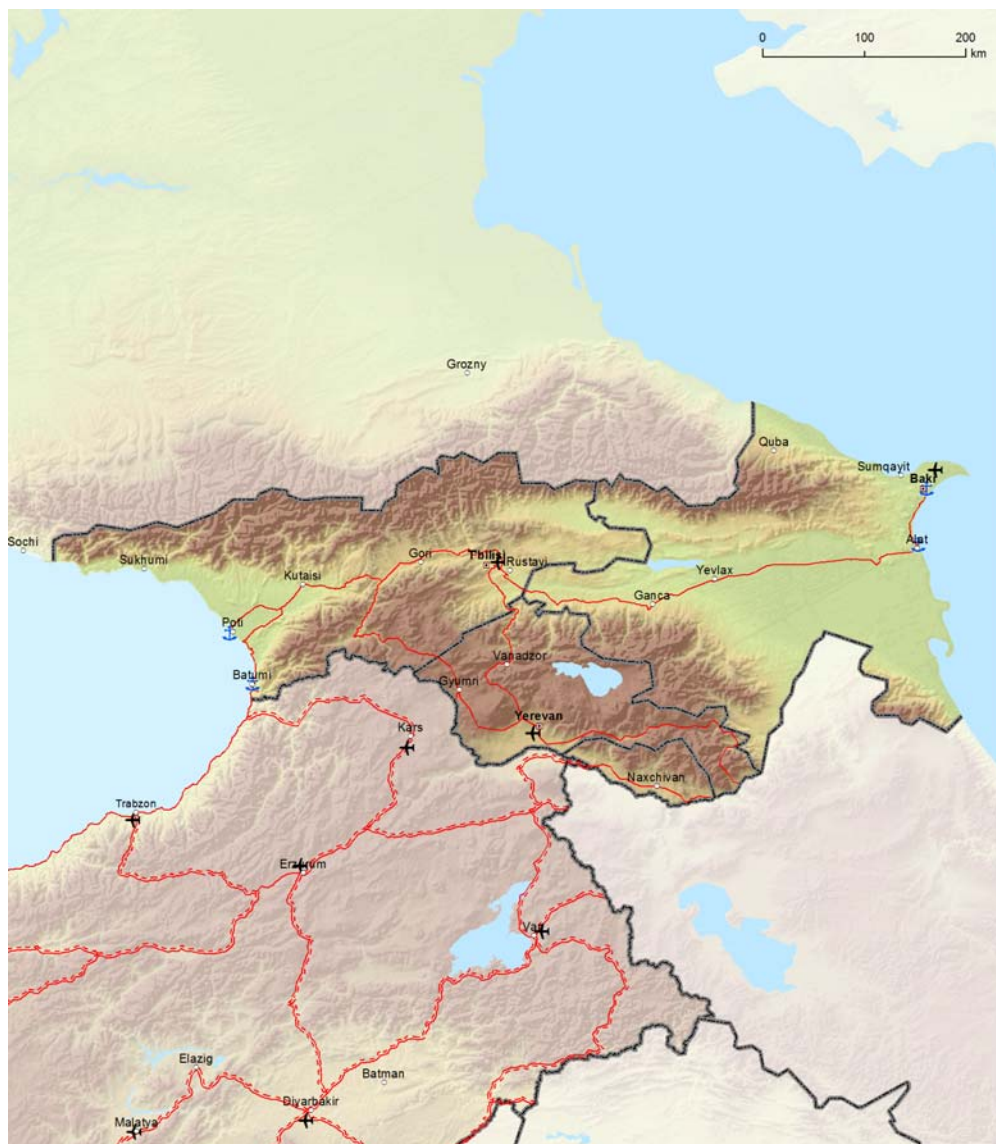


Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
	Cale ferată convențională/Completă		Cale ferată de mare viteză/Completă		Aeroporturi
	Cale ferată convențională/Pentru modernizare		Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză		Porturi
	Cale ferată convențională/Planificată		Cale ferată de mare viteză/Planificată		TFR

▼ **M1**

15.2. Extensie indicativă către țările vecine
 Rețea globală: drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi
Rețeaua de transport din cadrul Parteneriatului estic: Armenia, Azerbaidjan, Georgia

15



Globală	Centrală		Globală	Centrală		Globală	Centrală	
		Drum/Complet			Port			Aeroport
		Drum/Pentru modernizare			TFR			
		Drum/Planificat						

▼ M4

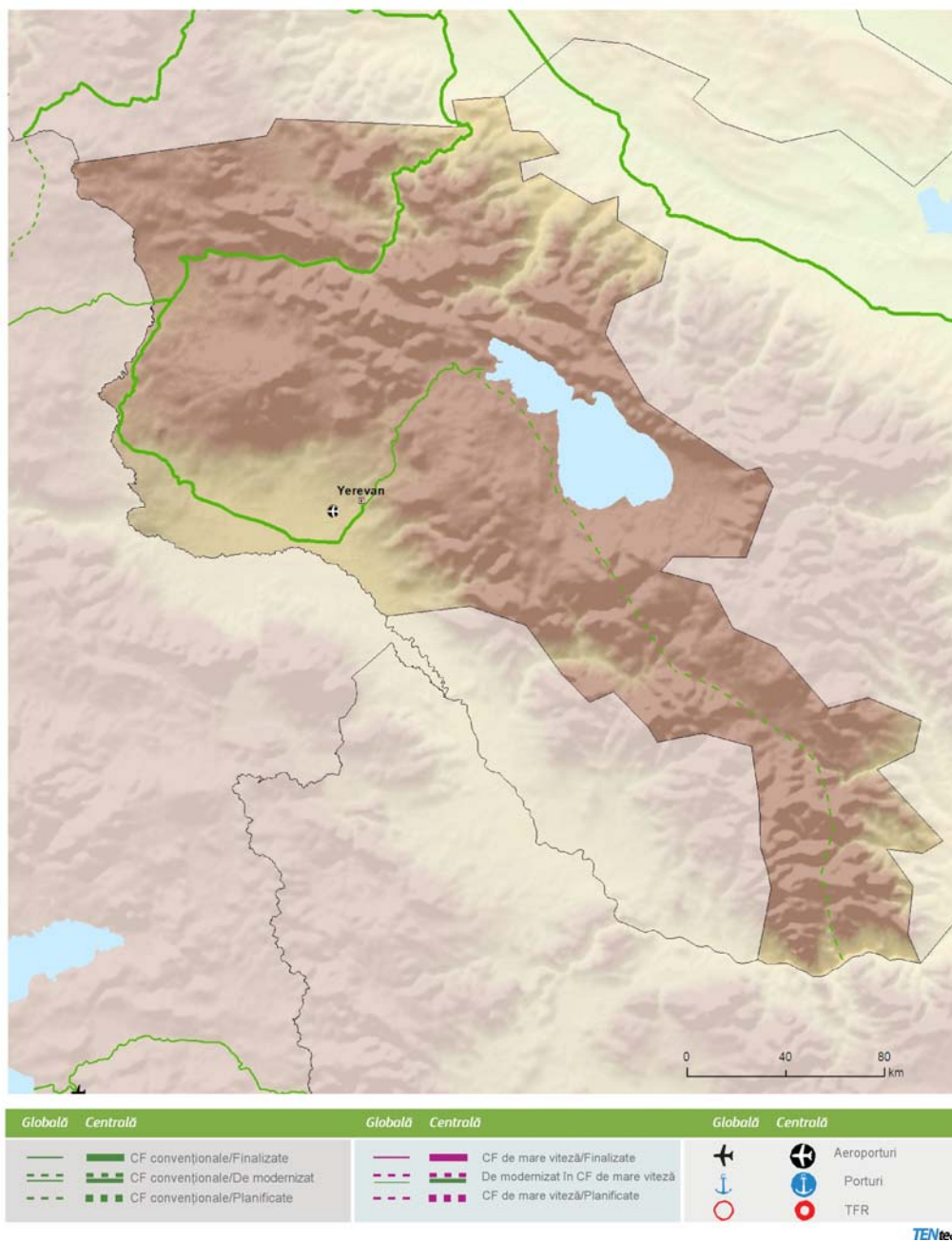
15.3 Hărți indicative ale rețelei centrale din Republica Armenia, căi ferate

Rețeaua globală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi

Rețeaua centrală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi

Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Republica Armenia

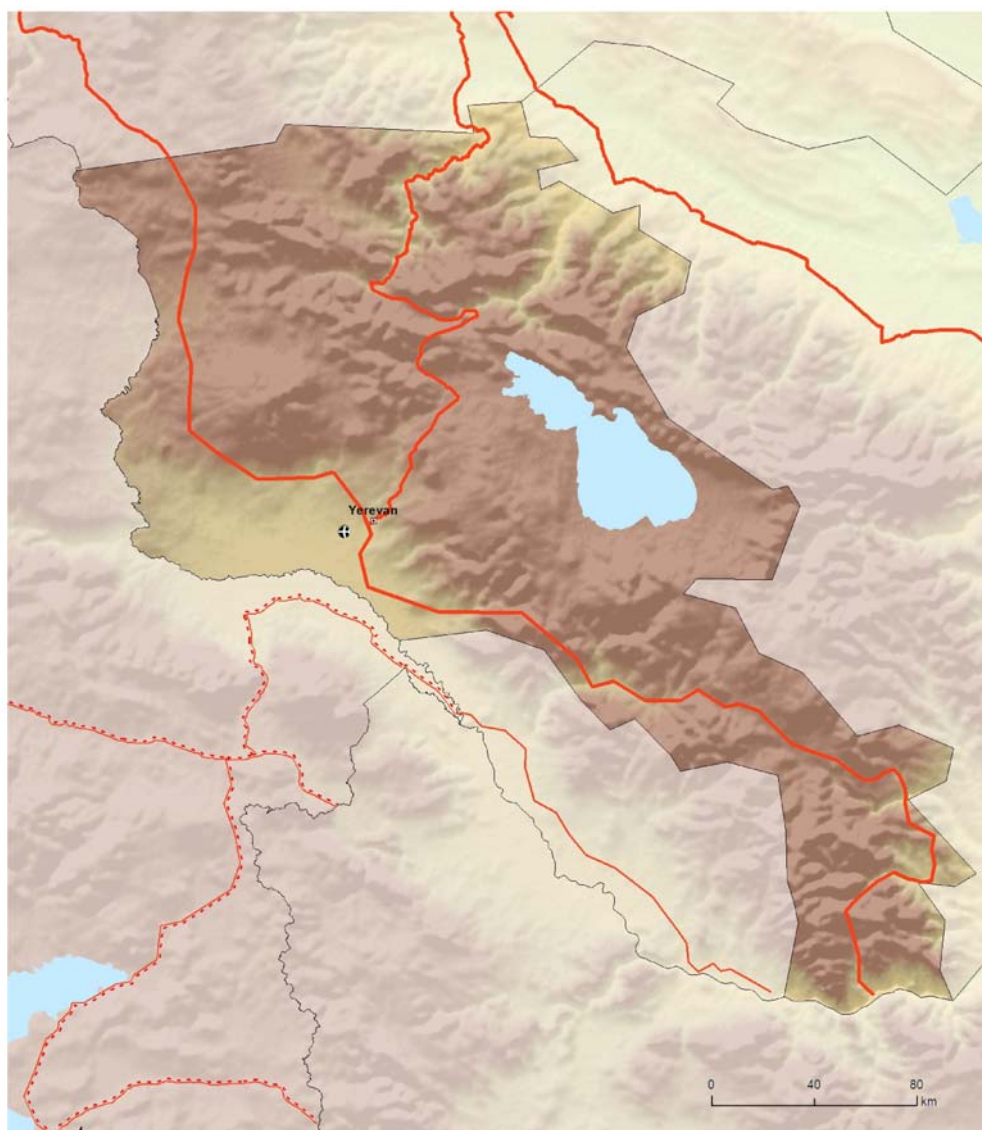
15



▼ **M4**

15.4 Hărți indicative ale rețelei centrale din Republica Armenia, drumuri
 Rețele globale și centrale: Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Republica Armenia

15



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum/Finalizat	Drum/De modernizat	Porturi	TFR	Aeroporturi	Aeroporturi
Drum/Planificat					

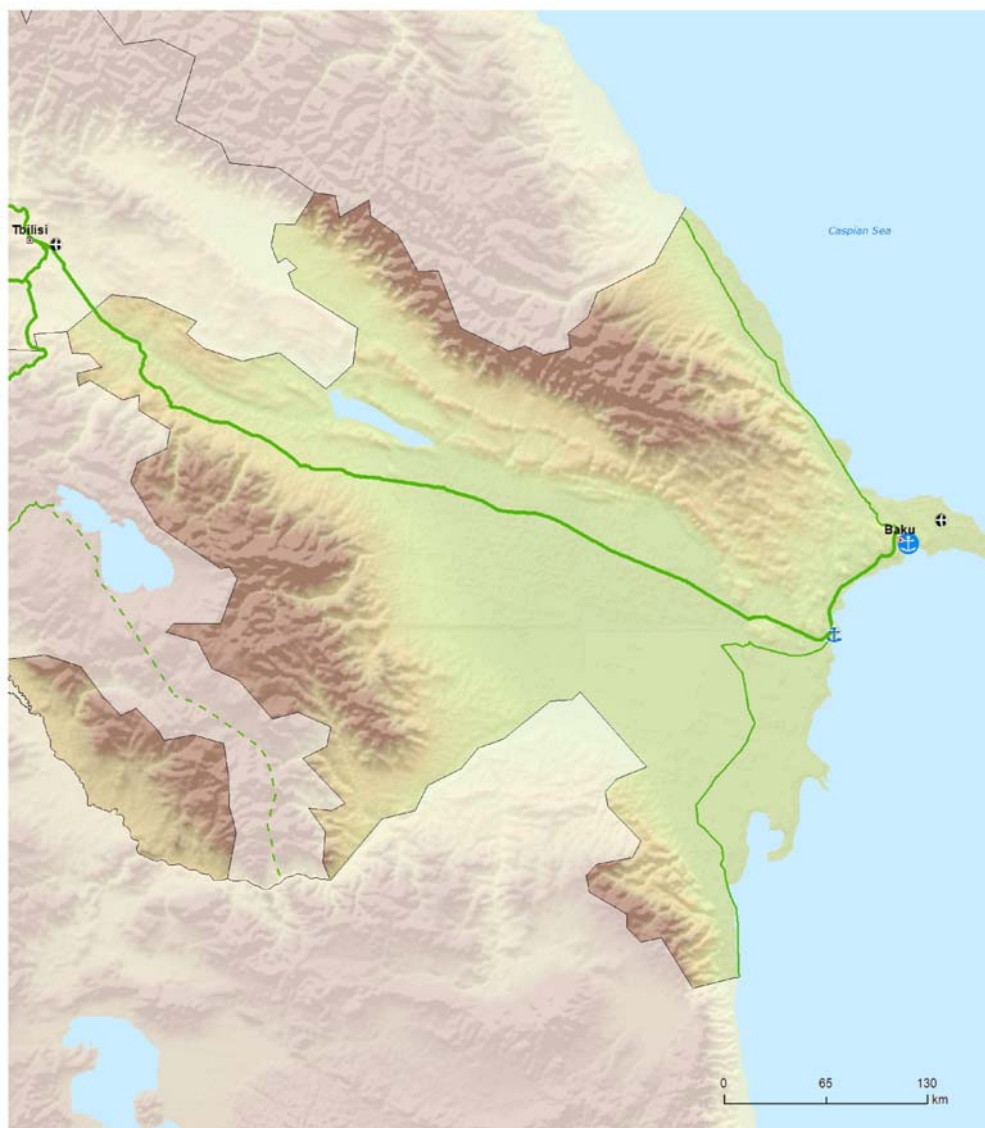
TENec

▼ M4



15.5 Hărți indicative ale rețelei centrale din Azerbaidjan, căi ferate
 Rețeaua globală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua centrală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Azerbaidjan

15



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
		CF convenționale/Finalizate			CF de mare viteză/Finalizate
		CF convenționale/De modernizat			De modernizat în CF de mare viteză
		CF convenționale/Planificate			CF de mare viteză/Planificate



Aeroporturi



Porturi



TFR

TENtec

▼ **M4**

15.6 Hărți indicative ale rețelei centrale din Azerbaidjan, drumuri
 Rețele globale și centrale: Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Azerbaidjan

15



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum/Finalizat	Drum/De modernizat	Porturi	TFR	Aeroporturi	
Drum/Planificat					

TENtec

▼ M4



15.7 Hărți indicative ale rețelei centrale din Georgia, căi ferate

Rețeaua globală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi

Rețeaua centrală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi

Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Georgia

15



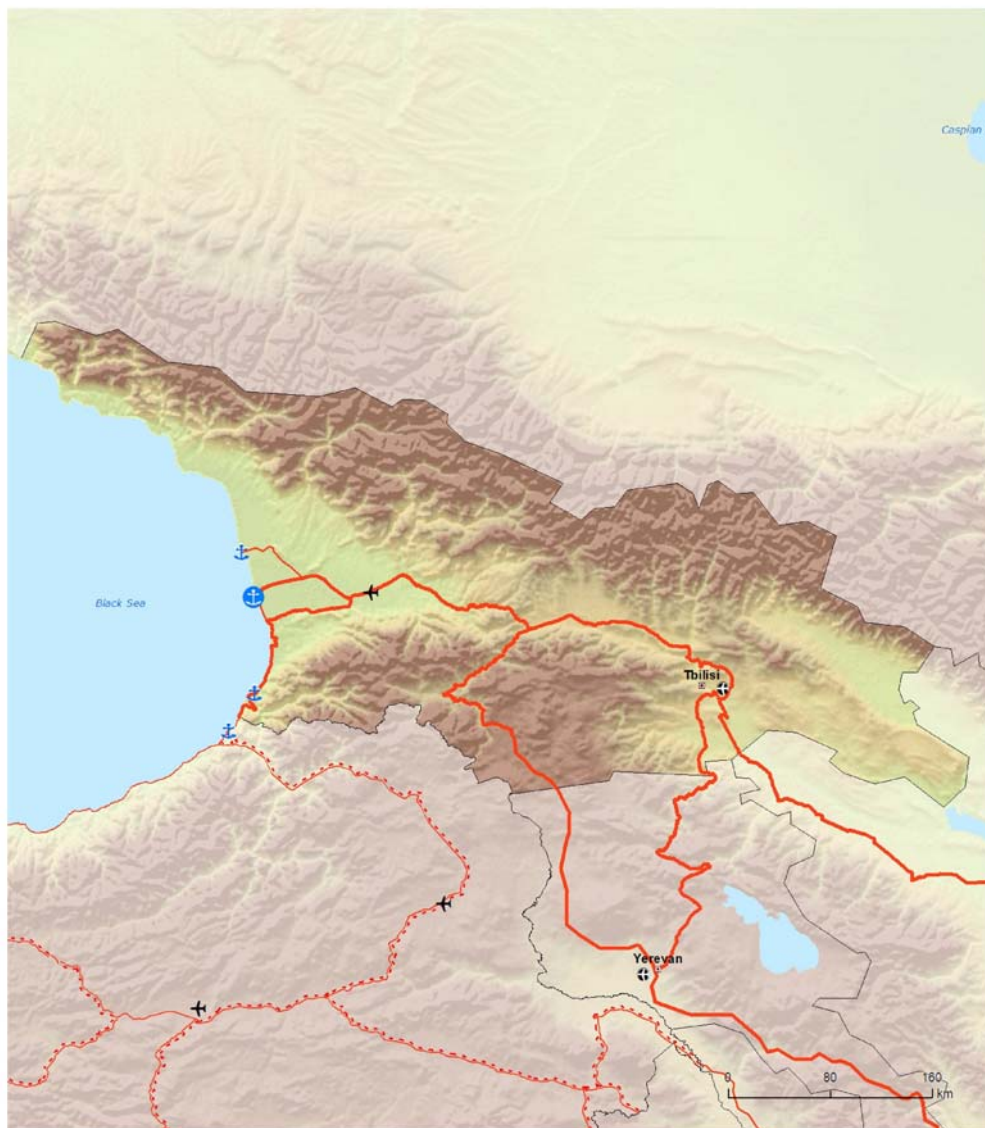
Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
CF convenționale/Finalizate	CF convenționale/De modernizat	CF de mare viteză/Finalizate	De modernizat în CF de mare viteză		
CF convenționale/Planificate		CF de mare viteză/Planificate			

TENtec

▼ **M4**

15.8 Hărți indicative ale rețelei centrale din Georgia, drumuri
 Rețele globale și centrale: Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Georgia

15



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum/Finalizat	Drum/De modernizat	Porturi	Porturi	Aeroporturi	Aeroporturi
Drum/Planificat		TFR	TFR		

TENtec

▼ M1

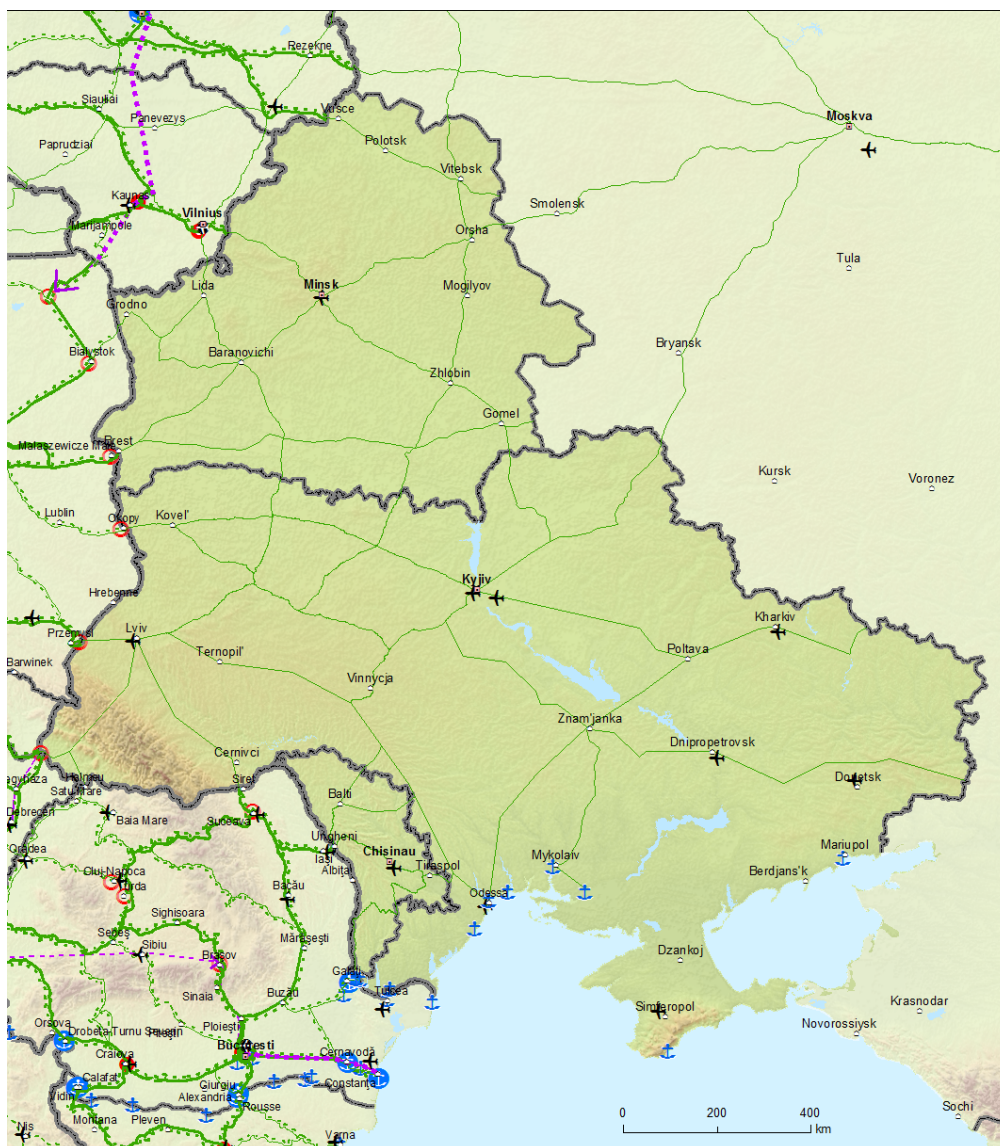


16.1. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: căi ferate, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

Rețeaua de transport din cadrul Parteneriatului estic: Belarus, Moldova, Ucraina

16



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională/Completă	Cale ferată convențională/Pentru modernizare	Cale ferată de mare viteză/Completă	Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză	Aeroporturi	Aeroporturi
Cale ferată convențională/Planificată	Cale ferată de mare viteză/Planificată	Cale ferată de mare viteză/Planificată	Cale ferată de mare viteză/Planificată	Porturi	Porturi
				TFR	TFR

▼ M1



16.2. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: drumuri, porturi, terminale feroviare-rutiere și aeroporturi

Rețeaua de transport din cadrul Parteneriatului estic: Belarus, Moldova, Ucraina

16



Globală	Centrală		Globală	Centrală		Globală	Centrală	
		Drum/Complet			Port			Aeroport
		Drum/Pentru modernizare			TFR			
		Drum/Planificat						

▼ M4



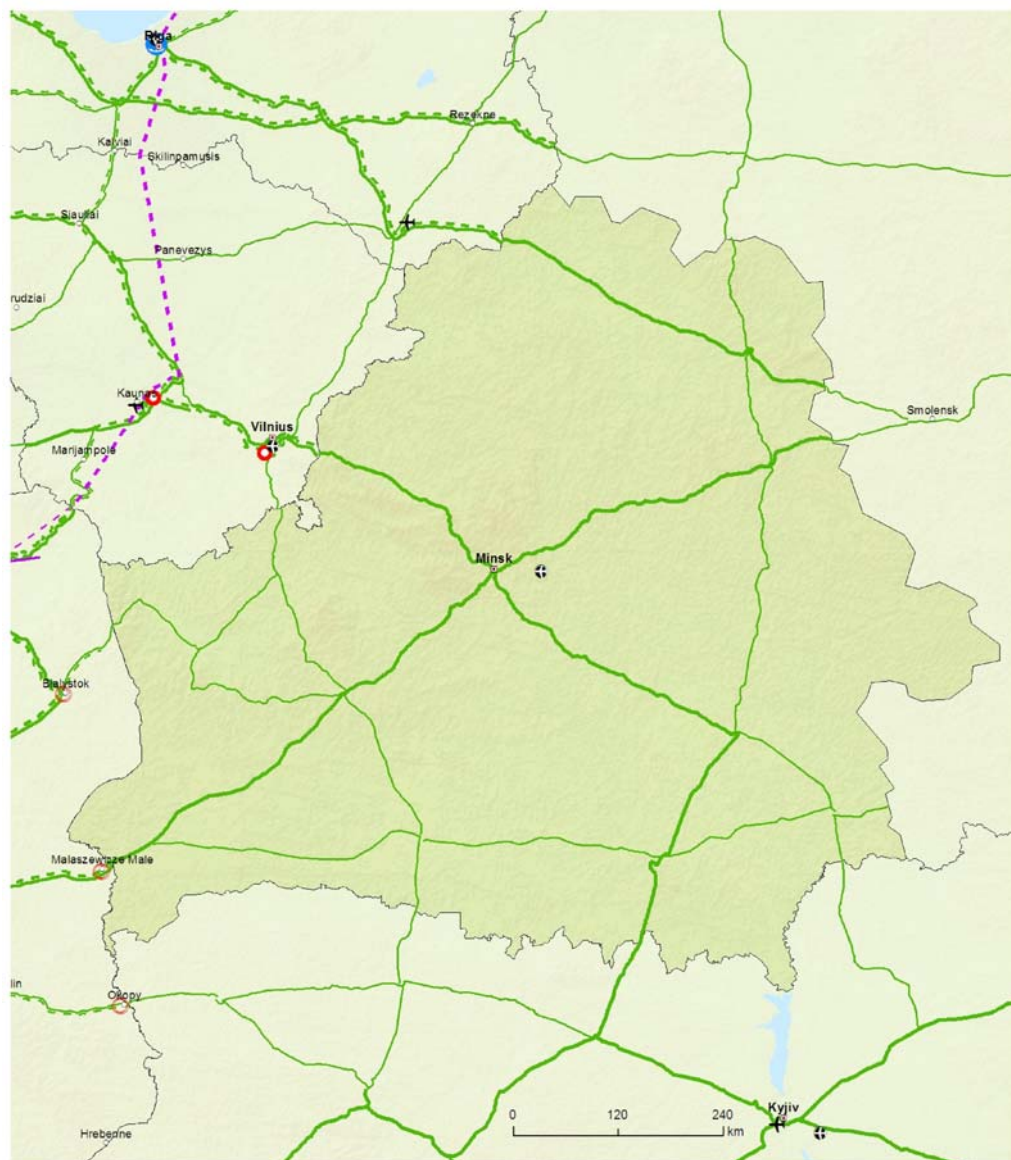
16.3 Hărți indicative ale rețelei centrale din Belarus, căi ferate

Rețeaua globală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi

Rețeaua centrală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi

Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Belarus

16



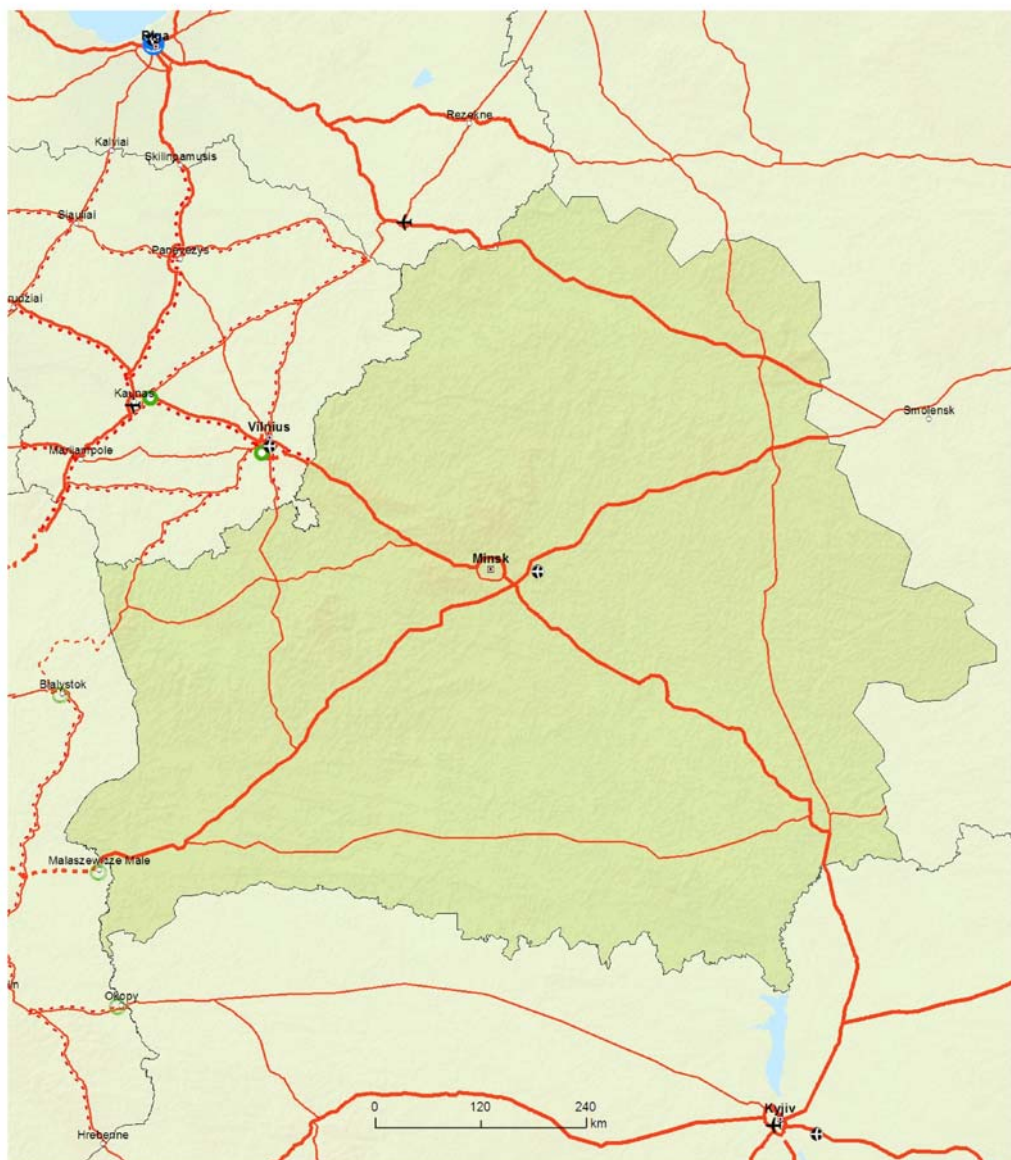
Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
CF convenționale/Finalizate	CF convenționale/De modernizat	CF de mare viteză/Finalizate	De modernizat în CF de mare viteză	Aeroporturi	Porturi
CF convenționale/Planificate		CF de mare viteză/Planificate		TFR	

TENtec

▼ **M4**

16.4 Hărți indicative ale rețelei centrale din Belarus, drumuri
 Rețele globale și centrale: Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Belarus

16



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum/Finalizat	Drum/De modernizat	Porturi	TFR	Aeroporturi	
Drum/Planificat					

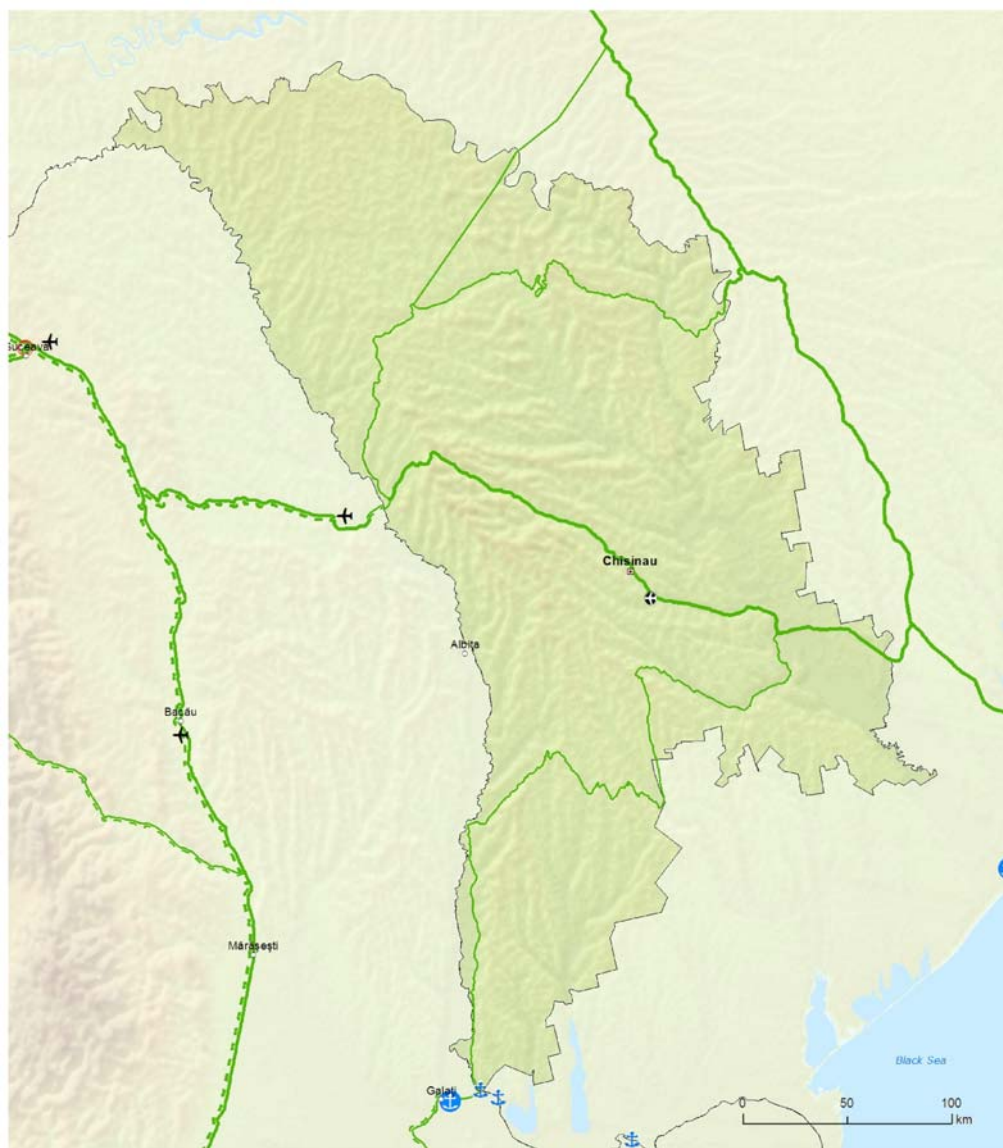
TENtec

▼ M4



16.5 Hărți indicative ale rețelei centrale din Republica Moldova, căi ferate
 Rețeaua globală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua centrală: Căi ferate (CF), porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Republica Moldova

16



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
CF convenționale/Finalizate	CF convenționale/De modernizat	CF de mare viteză/Finalizate	De modernizat în CF de mare viteză	Aeroporturi	Porturi
CF convenționale/Planificate		CF de mare viteză/Planificate		TFR	

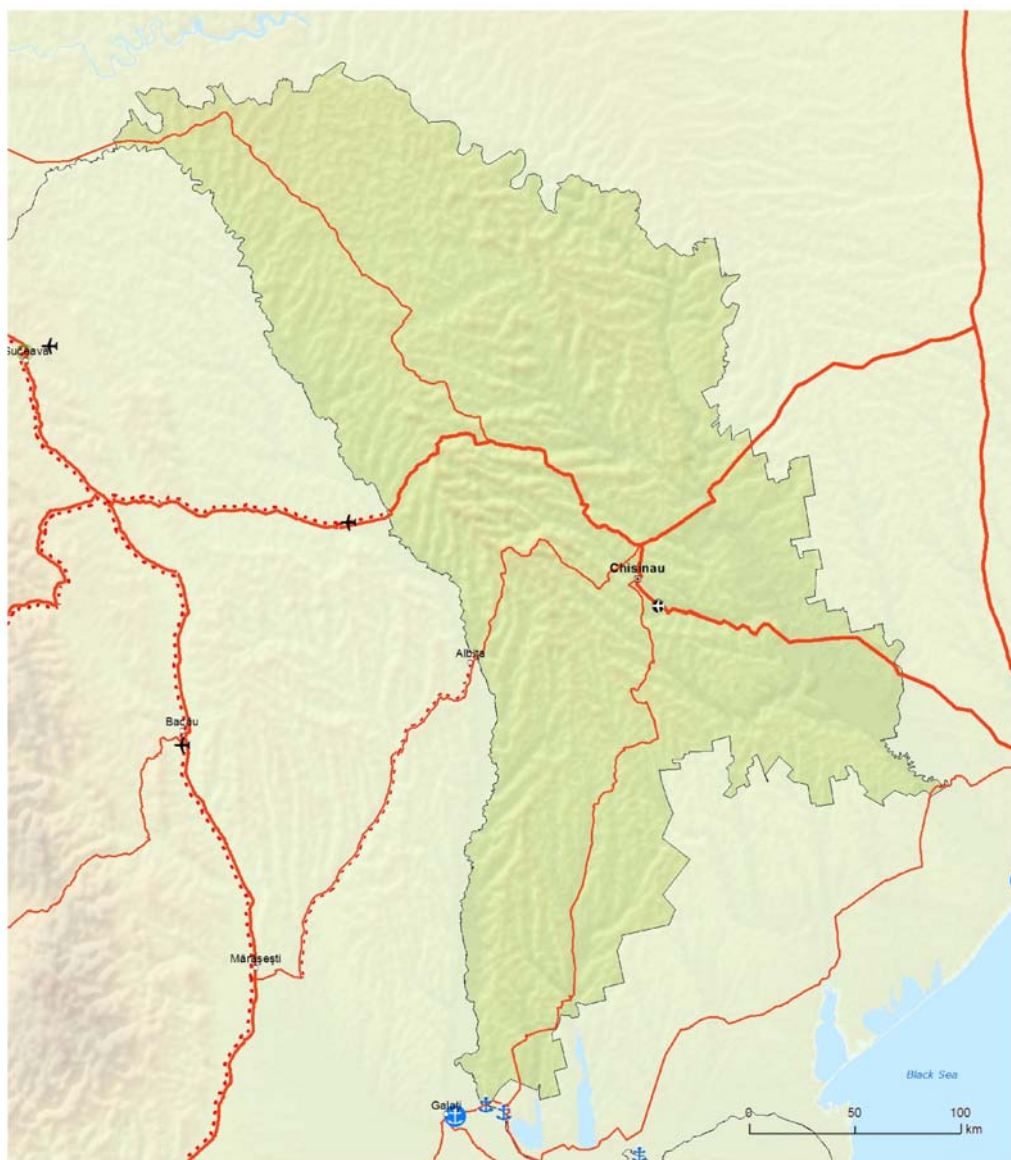
TENtec

▼ M4



16.6 Hărți indicative ale rețelei centrale din Republica Moldova, drumuri
 Rețele globale și centrale: Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Republica Moldova

16



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum/Finalizat	Drum/De modernizat	Porturi	TFR	Aeroporturi	
Drum/Planificat					

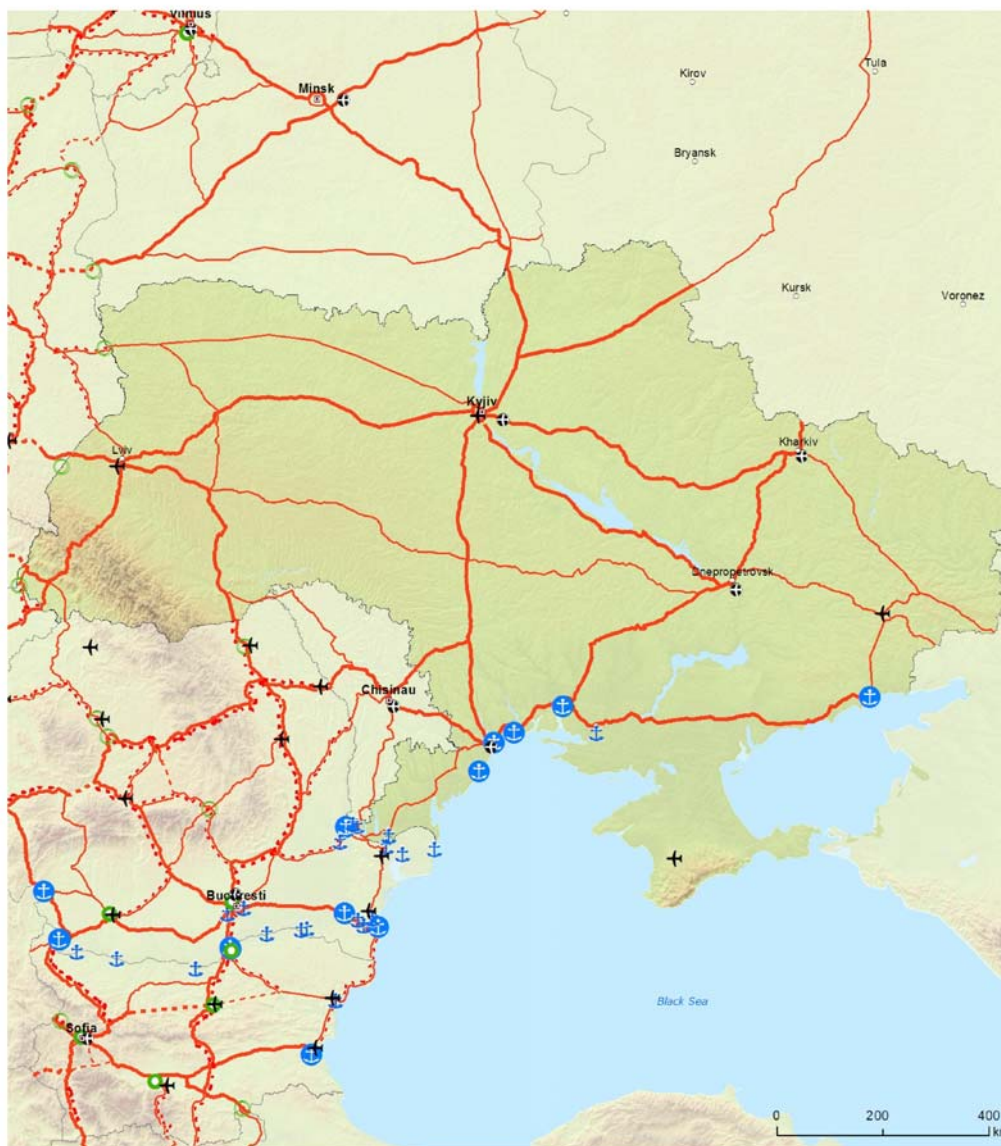
TENtec

▼ M4



16.8 Hărți indicative ale rețelei centrale din Ucraina, drumuri
 Rețele globale și centrale: Drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere (TFR) și aeroporturi
 Rețeaua de transport a Parteneriatului estic: Ucraina

16



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Drum/Finalizat	Drum/De modernizat	Porturi	TFR	Aeroporturi	
Drum/Planificat					

TENtec

▼ M1



17.1. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: căi ferate, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

Parteneriatul pentru transporturi și logistică din cadrul Dimensiunii Nordice:
Belarus, Federația Rusă

17



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
Cale ferată convențională/Completă	Cale ferată convențională/Pentru modernizare	Cale ferată de mare viteză/Completă	Pentru modernizare în cale ferată de mare viteză	Aeroporturi	Aeroporturi
Cale ferată convențională/Planificată		Cale ferată de mare viteză/Planificată		Porturi	Porturi
				TFR	TFR

▼ M1



17.2. Extensie indicativă către țările vecine

Rețea globală: drumuri, porturi, terminale feroviar-rutiere și aeroporturi

Parteneriatul pentru transporturi și logistică din cadrul Dimensiunii Nordice:
Belarus, Federația Rusă

17



Globală	Centrală	Globală	Centrală	Globală	Centrală
	Drum/Complet		Port		Aeroport
	Drum/Pentru modernizare		TFR		
	Drum/Planificat				



Declarațiile Comisiei

1. „Comisia reamintește faptul că decizia de a prezenta proiecte pentru finanțare în cadrul MCE este o prerogativă a statelor membre, care nu este afectată în niciun fel de procentajele orientative pentru obiectivele specifice de transport enumerate în partea IV din anexă.”
2. „Comisia regretă profund includerea articolului 18 care introduce procedura de examinare menționată la articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 pentru acordarea de asistență financiară din partea Uniunii pentru proiecte sau părți de proiecte selecționate în cadrul cererilor de propuneri în baza programelor de lucru anuale sau multianuale menționate la articolul 17 din Regulamentul privind mecanismul Conectarea Europei. Comisia reamintește că nu a propus această procedură în niciunul dintre actele sectoriale din cadrul financiar multianual (CFM). Obiectivul său era de a simplifica programele din CFM, în interesul beneficiarilor de fonduri UE. Aprobarea deciziilor de subvenționare fără un control din partea comitetului ar permite accelerarea procedurii, reducând din timpul consacrat acordării granturilor, în beneficiul promotorilor de proiecte, și evitând costuri și obligații birocratice inutile. În plus, Comisia reamintește că luarea deciziilor de subvenționare face parte din prerogativele sale instituționale cu privire la executarea bugetului și, prin urmare, acestea nu ar trebui să fie adoptate prin procedura de comitologie. De asemenea, Comisia consideră că includerea articolului 18 nu poate servi drept precedent pentru alte instrumente de finanțare, având în vedere natura specifică a proiectelor de infrastructură în ceea ce privește impactul pe teritoriul statelor membre.”
3. „Comisia regretă includerea la articolul 2 alineatul (5) și la articolul 5 alineatul (2) a trimerilor la costurile agenției executive însărcinate de Comisie cu punerea în aplicare a anumitor părți ale mecanismului Conectarea Europei, în contextul acțiunilor de sprijinire a programului. Comisia reamintește că este prerogativa Comisiei de a decide, după efectuarea unei analize prealabile costuri-beneficii, înființarea unei agenții executive pentru a i se încredința anumite sarcini legate de gestionarea unui program, în conformitate cu dispozițiile din Regulamentul (CE) nr. 58/2003 al Consiliului. Efectuarea unei analize costuri-beneficii în vederea încredințării anumitor sarcini unei agenții executive pentru punerea în aplicare a mecanismului Conectarea Europei nu ar trebui să fie prestabilită de textul regulamentului privind MCE. Comisia consideră, de asemenea, că plafonul nu poate servi drept precedent pentru alte instrumente de finanțare, având în vedere natura deosebită a proiectelor de infrastructură gestionate de agenție.”