



COMISIA
EUROPEANĂ

Strasbourg, 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere legislativă de revizuire a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 – Orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) este o acțiune-cheie a Pactului verde european și a Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă. Scopul Regulamentului TEN-T este de a construi o rețea multimodală eficientă la nivelul UE de căi ferate, căi navigabile interioare, transport maritim pe distanțe scurte și drumuri conectate la nodurile urbane, porturile maritime și interioare, aeroporturile și terminalele din întreaga UE. Problemele abordate în cadrul revizuirii sunt standardele insuficiente și/sau incomplete privind infrastructura TEN-T și o lipsă de integrare a standardelor privind infrastructura pentru combustibili alternativi în rețeaua TEN-T, cu efecte negative asupra climei și mediului. În al doilea rând, rețeaua TEN-T este afectată de blocaje în materie de capacitate și de o conectivitate insuficientă a rețelei la toate regiunile, ceea ce limitează multimodalitatea. În al treilea rând, trebuie abordată problema nivelului insuficient de siguranță și fiabilitate a infrastructurii TEN-T. În cele din urmă, instrumentele de guvernare sunt inadecvate în comparație cu noile nevoi, iar modul în care este concepută rețeaua TEN-T se impune a fi revizuit pentru a spori coerența cu alte politici.

Prin urmare, revizuirea TEN-T vizează atingerea a patru obiective principale. În primul rând, aceasta vizează ecologizarea transporturilor prin asigurarea unei baze adecvate a infrastructurii pentru a atenua congestionarea traficului și pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră (GES) și poluarea aerului și a apei prin eficientizarea fiecărui mod de transport și prin facilitarea intensificării activității de transport prin intermediul unor forme de transport mai durabile. Se urmărește, în special, facilitarea creșterii ponderii transportului feroviar, a transportului maritim pe distanțe scurte și a căilor navigabile interioare, având în vedere o structură modală mai durabilă a sistemului de transport și, prin urmare, reducerea efectelor sale externe negative. În al doilea rând, vizează facilitarea unui transport fluid și eficient, promovarea multimodalității și a interoperabilității între modurile de transport TEN-T și o mai bună integrare a nodurilor urbane în rețea. Eliminarea blocajelor și a legăturilor lipsă, precum și îmbunătățirea multimodalității și a interoperabilității în cadrul sistemului european de transport vor contribui la realizarea pieței interne. În al treilea rând, revizuirea urmărește să sporească reziliența TEN-T la schimbările climatice și la alte pericole naturale sau dezastre provocate de om. Rețeaua TEN-T trebuie să fie rezistentă la potențialele efecte negative ale schimbărilor climatice, pentru a proteja investițiile publice și pentru a garanta utilizarea lor în regim continuu în noul climat; de asemenea, acestea ar trebui să sprijine neutralitatea climatică prin integrarea costurilor emisiilor de gaze cu efect de seră în analiza cost-beneficiu. În cele din urmă, dar nu în ultimul rând, revizuirea indică nevoia de îmbunătățire a eficienței instrumentelor de guvernare TEN-T, de optimizare a instrumentelor de raportare și monitorizare, precum și de revizuire a modului în care este concepută rețeaua TEN-T.

Prezenta politică TEN-T revizuită ar trebui să urmărească construirea unei rețele transeuropene de transport fiabile, fluide și de înaltă calitate, care să asigure o conectivitate durabilă la nivelul Uniunii Europene, fără lacune fizice, blocaje sau legături lipsă până în 2050. Această rețea va contribui la buna funcționare a pieței interne, la coeziunea economică, socială și teritorială a teritoriului UE și la obiectivele Pactului verde european. Se impune dezvoltarea sa treptată, în etape, cu termene intermediare în 2030 și 2040.

Prezenta inițiativă face parte din programul de lucru al Comisiei pentru 2021 în temeiul anexei I (inițiative noi).

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Ca pilon principal al politicii UE privind infrastructura de transport, Regulamentul TEN-T acționează ca facilitator și depinde, de asemenea, de politici complementare. Standardele și cerințele prevăzute în Regulamentul TEN-T sunt direct legate de obiectivele și nevoile relevante din alte sectoare/domenii ale transporturilor și, prin urmare, de alte acte legislative sectoriale mai specifice. Aceasta înseamnă, de exemplu, că infrastructura feroviară TEN-T – pentru a asigura transportul transfrontalier și mobilitatea fără sincope – trebuie să respecte legislația în materie de interoperabilitate prevăzută în politica feroviară. În mod similar, infrastructura rutieră TEN-T trebuie să adopte și să respecte legislația UE privind siguranța rutieră. Punerea în aplicare a politicilor sectoriale necesită totodată un cadru solid al Regulamentului TEN-T, dat fiind că TEN-T asigură rețeaua de infrastructură pentru punerea în aplicare a altor măsuri sectoriale sau a altor acte legislative, unele dintre acestea depășind însă TEN-T.

Performanța Regulamentului TEN-T în materie de indicatori precum cei legați de ponderile modale, de o mai bună calitate a serviciilor, de utilizarea infrastructurii de reîncărcare/realimentare depinde de eforturile coordonate cu domeniile de politică conexe. Aceasta se referă în special la sinergiile dintre TEN-T și implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (propunerea RICA), precum și dintre TEN-T și sistemele de transport inteligente (STI), deoarece ambele depind în mod intrinsec unele de altele. De exemplu, RICA (Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi) reglementează asigurarea unor puncte de încărcare/alimentare în rețeaua TEN-T, în vreme ce Regulamentul TEN-T oferă baza infrastructurii pentru implementarea pe scară largă a acestora din perspectiva rețelei europene. În mod similar, STI reglementează furnizarea de sisteme de transport inteligente în cadrul TEN-T, în contextul unui pachet mai amplu de măsuri. Punerea în aplicare atât a regulamentului RICA, cât și a STI necesită o definiție a TEN-T (și anume, o sferă geografică de aplicare), care este furnizată de hărțile cuprinse în Regulamentul TEN-T. Aceste considerente se aplică și altor inițiative care fac parte din planul de acțiune privind Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, cum ar fi revizuirea Regulamentului privind coridoarele de transport feroviar de marfă, revizuirea pachetului privind mobilitatea urbană sau planul de acțiune NAIADES III. Regulamentul TEN-T va defini alinierea coridoarelor europene de transport care vor înlocui coridoarele de transport feroviar de marfă și coridoarele rețelei centrale. Aceasta va asigura coerența dezvoltării rețelei și va contribui la crearea de sinergii între infrastructură și aspectele operaționale ale rețelei.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Pactul verde european, adoptat de Comisia Europeană în decembrie 2019, plasează acțiunile climatice în centrul preocupărilor sale, stabilind un obiectiv al UE privind realizarea neutralității climatice până în 2050. În domeniul transporturilor, Pactul verde european prevede o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, astfel încât UE să devină o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050, acționând totodată în direcția obiectivului ambițios de reducere la zero a poluării.

În plus, Regulamentul TEN-T este strâns legat de politicile privind rețelele transeuropene în domeniile energiei și telecomunicațiilor, iar dispozițiile privind exploatarea sinergiilor dintre cele trei politici sunt consacrate în legislație. În mod similar, regulamentul TEN-T este strâns

legat de politica maritimă, transportul maritim fiind unul dintre sectoarele-cheie ale economiei albastre durabile¹.

În ceea ce privește fondurile și finanțările din partea UE, Regulamentul TEN-T este legat în mod direct de Regulamentul privind Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), deoarece definește proiectele de interes comun care sunt eligibile în temeiul MIE. În plus, infrastructura TEN-T este finanțată în mare măsură din fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI) și, de curând, și din Mecanismul de redresare și reziliență (MRR). În cele din urmă, Regulamentul TEN-T este pe deplin armonizat cu politicile UE privind mediul și schimbările climatice, cum ar fi strategia și legislația în domeniul biodiversității, inclusiv Directiva-cadru privind apa, Directiva privind păsările și Directiva privind habitatele, precum și strategia UE privind adaptarea la schimbările climatice².

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) (articolele 170-172) prevede crearea și dezvoltarea de rețele transeuropene în sectoarele infrastructurilor de transporturi, telecomunicații și energie³. Uniunea urmărește să favorizeze interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale, precum și accesul la aceste rețele. Aceasta ține seama, în special, de necesitatea conectării regiunilor insulare, a celor fără ieșire la mare și a celor periferice cu regiunile centrale ale Uniunii (articolul 170 din TFUE). În acest scop, Uniunea stabilește un ansamblu de orientări care cuprinde obiectivele, prioritățile, precum și liniile directe ale acțiunilor preconizate în domeniul rețelelor transeuropene. Aceste orientări identifică proiecte de interes comun, iar Uniunea pune în aplicare orice acțiune care se poate dovedi necesară pentru a asigura interoperabilitatea rețelelor, în special în domeniul armonizării standardelor tehnice și poate susține proiecte de interes comun susținute de statele membre. De asemenea, Uniunea poate contribui la finanțarea, în statele membre, a unor proiecte specifice în domeniul infrastructurii de transporturi prin intermediul Fondului de Coeziune constituit în conformitate cu articolul 177. Pentru asigurarea interoperabilității rețelelor este prevăzută, de asemenea, cooperarea cu țări terțe (articolul 171 din TFUE).

• Subsidiaritatea (în cazul competenței neexclusive)

TFUE prevede că rețelele transeuropene permit cetățenilor Uniunii, agenților economici și comunităților regionale să beneficieze pe deplin de un spațiu fără frontiere interne. Acestea țin seama, de asemenea, de necesitatea consolidării coeziunii economice, sociale și teritoriale a Uniunii, precum și a promovării unei dezvoltări armonioase a acesteia în ansamblu.

Politica TEN-T este astfel, prin natura sa, o politică ce se extinde dincolo de frontierele statelor membre, deoarece se concentrează asupra unui sistem care constă într-o rețea europeană unică extinsă la nivel transfrontalier. În mod evident, o astfel de rețea la nivel european nu poate fi instituită de un singur stat membru. Dacă statele membre ar dezvolta infrastructura doar în mod independent, interesele naționale ar prevala adesea asupra interesului european. Ca atare, s-ar renunța la beneficiile unei rețele europene de transport durabile și de înaltă calitate. În acest caz, aspectele legate de conectivitatea și interoperabilitatea transfrontalieră ar putea să nu fie abordate în mod suficient, întrucât

¹ Comunicarea privind o nouă abordare pentru o economie albastră durabilă în UE, COM(2021) 240.

² Construirea unei Europe reziliente la schimbările climatice – Noua strategie a UE privind adaptarea la schimbările climatice, COM(2021) 82 final.

³ Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Titlul XVI, Rețele transeuropene (articolele 170-172).

conexiunile intranaționale constituie, în cea mai mare parte, o prioritate pentru statele membre, chiar dacă proiectele transfrontaliere sunt esențiale pentru exploatarea beneficiilor întregii rețele și pentru eliminarea blocajelor care determină congestionarea traficului. Această situație ar conduce nu numai la riscul lipsei conectivității călătoriilor fără sincope în întreaga Europă, ci și la o posibilă incoerență a abordărilor naționale în materie de planificare. În schimb, diferențele în materie de standarde și de cerințe de interoperabilitate la nivelul diverselor state membre ale UE ar împiedica fluxurile de transport fără sincope în întreaga UE, determinând chiar creșterea costurilor pentru utilizatorii transporturilor. În general, o rețea TEN-T neîntreruptă, fără lacune fizice, care să integreze soluții inteligente și inovatoare este esențială pentru facilitarea pieței interne, creșterea coeziunii și aducerea unei contribuții la îndeplinirea obiectivelor Pactului verde european.

De la instituirea sa ca politică a UE în 1993, valoarea adăugată a politicii TEN-T în ansamblu a fost întotdeauna susținută în mod ferm de statele membre, de regiuni, de orașe, precum și de părțile interesate din sectorul industrial. Valoarea adăugată europeană a TEN-T a fost, de asemenea, una dintre principalele concluzii ale evaluării actualului Regulament TEN-T. Într-adevăr, concentrarea eforturilor în direcția creării unei rețele de transport comune la nivel european este recunoscută în mod clar ca o viziune ale cărei beneficii depășesc acțiunea izolată la nivel național. Asigurarea unei baze comune și coerente la nivelul UE pentru identificarea „proiectelor de interes comun” și, în consecință, pentru alinierea eforturilor de planificare și punere în aplicare depuse de o gamă largă de actori reprezintă o valoare adăugată clară și recunoscută pe scară largă a TEN-T.

Aceasta se aplică și în ceea ce privește dimensiunea nodurilor urbane, deoarece este important ca traficul urban să fie bine conectat la traficul interregional și internațional. În fapt, rolul nodurilor urbane în cadrul rețelei TEN-T depășește nivelul local, întrucât activitățile de transport în cadrul acesteia sunt inițiate și/sau iau sfârșit în astfel de noduri ori le tranzitează, necesitând o bună coordonare între diferitele niveluri pentru a evita blocajele.

Cu toate acestea, mobilitatea urbană este și va rămâne o politică ce intră cu precădere în sfera de competență a statelor membre (autorităților locale). Acțiunile UE ar trebui să se limiteze în continuare la aspectele de mobilitate urbană care sunt legate de traficul interregional și internațional. Acestea vizează, de asemenea, întreținerea infrastructurii: în vreme ce întreținerea infrastructurii este și va rămâne principala responsabilitate a statelor membre, este esențial să se asigure, prin intermediul unor norme minime prevăzute în Regulamentul TEN-T, că rețeaua TEN-T va oferi în continuare servicii de înaltă calitate cetățenilor și întreprinderilor.

- **Proportionalitatea**

Astfel cum se detaliază în capitolul 7 din evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere, niciuna dintre opțiunile de politică nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor generale de politică. Intervenția propusă stimulează o reorientare a volumelor de transport către moduri de transport mai durabile, necesare pentru atingerea obiectivului mai ambițios în materie de climă pentru 2030 și a obiectivului general de realizare a neutralității climatice până în 2050. Opțiunile de politică sunt concepute pentru a crea un cadru coerent de politică, precum și o rețea de transport coerentă, la standarde ridicate, ca bază pentru alte politici sectoriale în vederea îndeplinirii obiectivelor lor. Acestea sunt concepute pentru a evita efectele disproporționate asupra autorităților publice, a operatorilor de infrastructură și a furnizorilor de servicii de mobilitate, în special prin valorificarea și dezvoltarea în continuare a unui sistem de guvernare bine pus la punct. Acest fapt a fost demonstrat pe deplin în evaluarea Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 și în analiza

de referință care stă la baza evaluării impactului pentru revizuirea regulamentului respectiv. Prin urmare, opțiunile respectă pe deplin principiul proporționalității.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât aceasta este o propunere de revizuire a unui regulament existent, păstrarea statutului instrumentului în forma sa actuală se dovedește a fi o acțiune legitimă.

3. **REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI**

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

Evaluarea Regulamentului TEN-T [SWD(2021) 117 final]⁴ a concluzionat că TEN-T oferă tuturor actorilor relevanți (și anume, state membre, regiuni, orașe, industria transporturilor, administratori de infrastructură ai tuturor modurilor de transport, utilizatori) un cadru politic comun ce vizează finalizarea treptată a rețelei comune și coerente a infrastructurii europene de transport. Ca atare, adaugă o perspectivă europeană planificării infrastructurii naționale și abordează nevoile și beneficiile dincolo de abordările naționale unice. Cu toate acestea, evaluarea a concluzionat și în sensul intensificării eforturilor pentru atingerea noilor obiective politice. În fapt, de la instituirea Regulamentului TEN-T în 2013, contextul de politică a suferit schimbări semnificative, în special prin adoptarea Pactului verde european și a Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, precum și a Planului de acțiune privind reducerea la zero a poluării. Legăturile dintre concluziile evaluării *ex post*, inclusiv deficiențele identificate, și propunere sunt prezentate în continuare:

Principalele concluzii ale evaluării <i>ex post</i>	Propunere
Concluzii privind relevanța	
Toate cele patru obiective specifice ale Regulamentului TEN-T își păstrează caracterul relevant, sunt în egală măsură importante și se completează reciproc.	Propunerea menține și dezvoltă în continuare obiectivele specifice ale regulamentului.
Structura de proiectare, precum și termenele de finalizare prevăzute pentru 2030 și 2050 și-au dovedit caracterul adecvat.	Propunerea menține, în linii mari, structura rețelei și termenele de finalizare, însă adaugă un nou termen intermediar (2040) pentru a asigura o abordare etapizată în perspectiva anului 2050.
În ceea ce privește obiectivele specifice „eficiența dezvoltării infrastructurii în vederea facilitării pieței interne” și „coeziunea socială, economică și teritorială”, există nevoia stringentă de a înregistra progrese în ceea ce privește cerințele de îmbunătățire a calității infrastructurii TEN-T.	Propunerea vizează creșterea calității rețelei TEN-T și asigurarea menținerii calității respective pe toată durata de viață a infrastructurii. Sunt introduse măsuri suplimentare pentru a înregistra progrese în ceea ce privește interoperabilitatea și accesibilitatea rețelei.
În ceea ce privește obiectivul specific „durabilitate”, trebuie soluționată problema legată de lipsa caracterului adecvat pentru a permite decarbonizarea în conformitate cu obiectivul Pactului verde european. Reducerea emisiilor generate de transporturi cu 90 % până în 2050 nu poate fi realizată în lipsa	Propunerea consolidează cerințele în conformitate cu contribuția necesară la obiectivele Pactului verde european în ceea ce privește toate modurile de transport.

⁴ Evaluarea Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea unei rețele transeuropene de transport, SWD(2021) 117 final din 26 mai 2021.

Principalele concluzii ale evaluării ex post	Propunere
unui regulament TEN-T adecvat care să permită un transport mai ecologic.	
În ceea ce privește obiectivul specific „creșterea beneficiilor utilizatorilor”, Regulamentul TEN-T ar trebui să fie perfecționat pentru a consolida identificarea, combinarea și punerea în aplicare a proiectelor din perspectiva serviciilor integrate „din ușă în ușă” pentru utilizatori. Această lipsă actuală a caracterului adecvat pare să fie deosebit de evidentă în sectorul pasagerilor.	În cadrul propunerii sunt definite măsuri menite să consolideze perspectiva serviciilor și a utilizatorilor TEN-T, în special în ceea ce privește transportul de persoane.
Complementaritatea dintre rețeaua centrală și cea globală ar putea fi consolidată pentru a contribui la depășirea lacunelor existente în materie de accesibilitate și conectivitate, precum și la asigurarea unei acoperiri cât mai largi și mai eficace cu puțință a noilor parametri de calitate a infrastructurii.	Propunerea definește măsuri care vizează alinierea standardelor și a cerințelor între cele două niveluri de rețea (rețele globale și centrale) în domenii precum infrastructura feroviară, combustibilii alternativi sau nodurile urbane.
Concluzii privind eficacitatea	
În ansamblu, Regulamentul TEN-T a fost extrem de eficace în ceea ce privește identificarea a mii de proiecte pe baza unui cadru unic de politică la nivel european.	Cadrul pentru identificarea proiectelor din rețea este menținut în propunere.
Cu toate acestea, în cazul mai multor proiecte, există în continuare probleme legate de întârzieri cauzate de proceduri de pregătire complexe, de divergențele care continuă să existe între obiectivele europene convenite și planificarea infrastructurii și a investițiilor la nivel național sau de instrumentele limitate în materie de guvernanta la nivelul UE.	Propunerea definește măsuri pentru a asigura alinierea intereselor și a responsabilităților naționale la obiectivele TEN-T, respectând totodată principiul subsidiarității ⁵ .
Implementarea TEN-T ar putea fi îmbunătățită în continuare, în special având în vedere noile provocări și obiective (decarbonizarea, digitalizarea și creșterea riscurilor de evenimente neprevăzute de criză).	Propunerea definește măsuri de consolidare suplimentară a instrumentelor existente ale UE (de exemplu, coridoarele rețelei centrale, planurile de acțiune, deciziile de punere în aplicare ale Comisiei). În plus, aceasta definește măsuri care vizează îmbunătățirea rezilienței rețelei.
Instrumentul reprezentat de coridoarele rețelei centrale, inclusiv coordonatorii europeni, s-a dovedit a fi atât extrem de relevant, cât și foarte eficace.	Propunerea dezvoltă și extinde în continuare conceptul de coridor și consolidează rolul coordonatorilor europeni.
Concluzii privind eficiența	
În ceea ce privește obligațiile de raportare și de monitorizare prevăzute în Regulamentul TEN-T, există posibilitatea raționalizării și consolidării acestor instrumente.	Propunerea definește măsuri de raționalizare a instrumentelor de monitorizare și de facilitare a raportării.
Coordonarea dintre coridoarele rețelei centrale și coridoarele de transport feroviar de marfă a generat anumite câștiguri în materie de eficiență, însă există un potențial neexploatat pentru o mai bună armonizare între cele două instrumente în ceea ce privește planificarea investițiilor și identificarea proiectelor.	Propunerea asigură alinierea geografică a ambelor instrumente privind coridorul la coridoarele europene de transport și consolidează în continuare coordonarea dintre cele două instrumente.
Concluzii privind coerența și coordonarea	

⁵ Aspectul referitor la procedurile de pregătire complexe și îndelungate este abordat și în Directiva (UE) 2021/1187 a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2021 privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T).

Principalele concluzii ale evaluării ex post	Propunere
Realizarea obiectivelor Pactului verde european ar necesita ca infrastructura TEN-T să fie pe deplin aliniată la dispozițiile care rezultă din celelalte inițiative de politică în domeniul combustibililor alternativi (AFIR), inițiativa FuelEU în domeniul maritim și inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației.	Propunerea asigură armonizarea deplină cu alte inițiative de politică privind combustibilii alternativi.
Necesitatea de a spori coerența cu provocările tranziției digitale și cu alte tehnologii noi.	Propunerea asigură armonizarea deplină cu alte inițiative de politică privind sistemele de transport inteligente.
Concluzii privind valoarea adăugată a UE	
Valoarea adăugată a politicii TEN-T în ansamblu a fost întotdeauna susținută în mod ferm de statele membre, de regiuni, de orașe, precum și de părțile interesate din sectorul industrial. Politica TEN-T suscită totodată un interes din ce în ce mai mare în afara UE, în special în statele învecinate, dar și în alte regiuni ale lumii, de exemplu în ceea ce privește extinderea conexiunilor de transport terestru către Asia.	Abordarea implicării țărilor terțe și a țărilor învecinate este menținută. Viziunea UE privind extinderea TEN-T la țări terțe este abordată într-o comunicare separată a Comisiei.
Asigurarea unei baze comune și coerente la nivelul UE pentru identificarea „proiectelor de interes comun” și, în consecință, pentru alinierea eforturilor de planificare și punere în aplicare depuse de o gamă largă de actori reprezintă o valoare adăugată clară și recunoscută pe scară largă a TEN-T, care nu ar fi fost posibilă în absența Regulamentului (UE) nr. 1315/2013.	Cadrul TEN-T pentru o planificare și implementare armonizată a rețelei a fost păstrat și dezvoltat în continuare în cadrul propunerii.

• Consultările cu părțile interesate

În cursul etapei de evaluare au avut loc următoarele consultări cu părțile interesate:

Consultarea publică deschisă: ca prim pas al procesului oficial de revizuire, Comisia a efectuat o consultare publică deschisă în perioada 24 aprilie – 17 iulie 2019. Chestionarul a fost disponibil în toate limbile oficiale ale UE. Această consultare a generat peste 600 de răspunsuri din partea unei game largi de părți interesate, printre care autorități publice (de la nivel internațional până la nivel local), administratori de infrastructură, utilizatori ai transportului comercial, societatea civilă și cetățeni. Un aspect important este faptul că peste 150 de părți interesate – printre care mai multe state membre și asociații europene cheie – au utilizat deja această etapă inițială pentru a prezenta documente de poziție care evidențiază punctele forte și punctele slabe ale politicii și, în special, oportunitățile și nevoile viitoare ale acestora. Rezultatele CPD au fost analizate și integrate în procesul general de evaluare.

Consultările specifice cu părțile interesate: abordarea constând în consultarea părților interesate cu expertiză în domeniile vizate, concepută de către consultant, a constat în trei elemente principale: sondaje online, interviuri și studii de caz pe teme de importanță specifică. Scopul consultărilor specifice a fost de a colecta date de la grupuri specifice de părți interesate la nivel local, național și la nivelul UE. În general, opiniile părților interesate au relevat o percepție foarte coerentă a opiniilor și nu s-a putut identifica nicio distincție notabilă între diferitele grupuri de părți interesate, cu excepția prevederilor contrare din cadrul evaluării.

Sondaje online: Între 20 ianuarie și 16 martie 2020 a fost pus în circulație un chestionar de anchetă pentru a colecta date privind percepțiile și experiențele părților interesate cu privire la Regulamentul TEN-T, punerea sa în aplicare și rezultatele obținute până în momentul respectiv, precum și opiniile acestora cu privire la recomandările referitoare la viitoarele

evoluții ale politicilor UE în acest domeniu. În ansamblu, pentru sondajele online au fost contactate peste 2 000 de părți interesate cu expertiză în domeniile în cauză. S-au primit în total 198 de răspunsuri valide.

Interviuri: În total, au fost intervievate 44 de părți interesate, fiind prevăzute secțiuni transversale pentru respondenții la sondaj și pentru reprezentanții grupurilor relevante de părți interesate. Principalul obiectiv al acestor interviuri semistructurate a fost de a obține informații aprofundate cu privire la punerea în aplicare a Regulamentului TEN-T, la progresele înregistrate și la factorii de succes/provocările din perspectiva diverselor părți interesate. Interviurile globale au completat cercetarea documentară, consultarea publică deschisă și sondajul global pentru a explica datele cantitative obținute și pentru a completa eventualele lacune, pentru a sprijini studiile tematice de caz și pentru a oferi detalii cu privire la aspectele-cheie în cazul cărora datele din alte surse nu erau clare ori necesitau explicații suplimentare.

Studii de caz: Pe lângă evaluarea generală a Regulamentului TEN-T, au fost efectuate nouă studii tematice de caz cu privire la anumite domenii de politică TEN-T. Acestea au fost întreprinse în domenii în care activitatea Comisiei în etapa de punere în aplicare a Regulamentului TEN-T a furnizat dovezi în sprijinul unui posibil caracter irelevant, atât în lumina evoluțiilor din ultimii ani, cât și a evoluțiilor viitoare previzibile. Au fost elaborate și puse în aplicare trei ateliere online cu părțile interesate, printre care funcționari ai UE, părți interesate din domeniul transporturilor și parteneri sociali, pentru a valida constatările și pentru a discuta concluziile și recomandările studiilor de caz referitoare la mobilitatea urbană, (digitalizare) și inovare și noile tehnologii.

În cursul etapei de evaluare a impactului au avut loc următoarele consultări cu părțile interesate:

O **consultare publică deschisă suplimentară** a avut loc în timpul etapei de evaluare a impactului. Aceasta s-a desfășurat între 10 februarie și 5 mai 2021 pe site-ul EU Survey. Consultarea a fost împărțită în cinci secțiuni, începând cu o întrebare generală privind regulamentul, urmată de întrebări cu privire la măsurile suplimentare care ar putea fi adoptate în cadrul unui regulament modificat și la potențialul obiectiv al acestuia. În cadrul consultării au fost primite în total 496 de răspunsuri. Principalele aspecte abordate au fost:

- măsuri care permit decarbonizarea și reducerea emisiilor de poluanți atmosferici în sistemul de transport;
- măsuri legate de calitatea și reziliența infrastructurii;
- măsuri legate de inovare, digitalizare și automatizare; precum și
- potențiale arii de intervenție pentru opțiunile de politică.

Toate contribuțiile părților interesate au fost utilizate în procesul de elaborare a propunerii. Deși contribuțiile primite în etapa de evaluare au fost utilizate în special pentru a defini și a perfecționa diversele măsuri care urmează să fie analizate în detaliu în cadrul evaluării impactului, contribuțiile primite în etapa de evaluare a impactului au fost importante pentru validarea măsurilor și opțiunilor alese și, prin urmare, a abordării pentru revizuirea regulamentului.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Curtea de Conturi

Curtea de Conturi a efectuat mai multe audituri și analize cu privire la politicile legate de infrastructura de transport și TEN-T, în special cu privire la rețeaua feroviară europeană de mare viteză, la transportul maritim în UE, la transportul feroviar de marfă în UE, precum și la infrastructurile de transport din UE⁶. Ori de câte ori este cazul și în conformitate cu răspunsurile oferite la rapoartele respective, Comisia a luat în considerare recomandările relevante în contextul elaborării prezentei propuneri.

Evaluare

Evaluarea Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport a fost inițiată în septembrie 2018 și s-a întemeiat în special pe studiul de sprijin pentru evaluarea TEN-T realizat de consultanții Coffey⁷ și pe studiul de sprijin pentru revizuirea politicii TEN-T, realizat de Panteia⁸. În timp ce primul studiu a abordat dispozițiile Regulamentului TEN-T în integralitatea sa și a colectat informații de la toate părțile interesate și modurile de transport vizate, cel din urmă studiu a fost adresat în principal autorităților statelor membre. O abordare standard bazată pe triangulație a fost aplicată pentru a aborda întrebările din cadrul evaluării, din diferite unghiuri: cercetare documentară, interviuri și sondaje.

Evaluarea impactului

Evaluarea impactului s-a bazat pe cercetări și analize efectuate de Comisie. De asemenea, Comisia a contractat o echipă de consultanți externi independenți [Ricardo Nederland B.V., în calitate de lider al grupului împreună cu Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) și M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)] pentru a sprijini evaluarea impactului în vederea îndeplinirii unor sarcini specifice, și anume evaluarea opțiunilor de politică, compararea opțiunilor, evaluarea costurilor administrative, precum și analiza consultării publice deschise. Studiul de sprijin extern va fi publicat împreună cu prezenta propunere. În plus, scenariul de referință a fost elaborat de E3Modelling cu modelul PRIMES-TREMOVE, pe baza scenariului MIX care stă la baza evaluărilor impactului pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”. Modelele ASTRA și TRUST au fost calibrate pe baza acestui scenariu de referință de către M-FIVE și, respectiv, TRT.

• **Evaluarea impactului**

Pentru a aborda în mod adecvat obiectivele revizuirii TEN-T, au fost evaluate trei opțiuni de politică (OP) în ceea ce privește impactul economic, social și de mediu al acestora. OP 1 vizează actualizarea cerințelor și standardelor existente în materie de calitate a infrastructurii TEN-T și oferă o bază adecvată a infrastructurii pentru implementarea combustibililor alternativi și a sistemelor de transport inteligente. În plus, aceasta include măsuri de armonizare și raționalizare a actualelor instrumente de monitorizare și de raportare TEN-T. În ceea ce privește rețeaua TEN-T, aceasta include, de asemenea, o revizuire a rețelei de transport și a nodurilor de transport. OP 2, întemeindu-se pe OP 1, reprezintă o schimbare radicală prin introducerea unor standarde noi, mai ambițioase pentru toate modurile de

⁶ Raportul special nr. 19/2018, Raportul special nr. 23/2016, Raportul special nr. 08/2016, Raportul special nr. 10/2020, dar și Documentul de analiză nr. 09/2018 și Raportul special nr. 19/2019.

⁷ Studiu de sprijin pentru evaluarea Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (și studii de caz conexe).

⁸ Studiu de sprijin pentru revizuirea politicii TEN-T, privind planurile și programele naționale relevante din statele membre. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>.

transport, cu scopul de a facilita decarbonizarea, reducerea poluării, digitalizarea, reziliența și siguranța sistemului infrastructurii de transport. În plus, o mai bună integrare a nodurilor urbane în rețeaua TEN-T este asigurată prin cerințe specifice de gestionare a traficului de călători și de mărfuri către/dinspre orașe. OP 3, opțiunea preferată, accelerează finalizarea rețelei TEN-T prin devansarea termenului de realizare a anumitor standarde și tronsoane de rețea din 2050 pentru anul 2040, păstrând totodată standardele și cerințele ambițioase introduse prin OP 2. De asemenea, asigură o dezvoltare amplă și coerentă a rețelei, care se traduce printr-o revizuire substanțială a modului în care este concepută rețeaua TEN-T.

În ceea ce privește rezultatele, OP 3 aduce beneficii economice semnificative, în special o creștere a PIB-ului cu 0,4 % în 2030, cu 1,3 % în 2040 și cu 2,4 % până în 2050 în raport cu scenariul de referință. Aceasta înseamnă o creștere a PIB-ului cu 57 de miliarde EUR față de scenariul de referință în 2030, cu 229 de miliarde EUR în 2040 și cu 467 de miliarde EUR în 2050. Creșterea investițiilor în TEN-T creează totodată locuri de muncă, ceea ce duce la o creștere estimată a ocupării forței de muncă cu 0,1 % în 2030 față de scenariul de referință, cu 0,3 % în 2040 și cu 0,5 % până în 2050, echivalentul a 200 000 de angajați suplimentari în 2030, 561 000 în 2040 și 840 000 până în 2050. OP 3 înregistrează bune rezultate și în ceea ce privește reorientarea activităților de transport de mărfuri și de persoane către moduri de transport mai durabile. Se preconizează că punerea în aplicare anticipată a unui nou standard în materie de transport feroviar de călători (viteza pe linie de 160 km/h), introducerea gabaritului de încărcare P400 (care permite circulația semiremorcilor pe vagoane feroviare), precum și extinderea anumitor standarde feroviare de la rețeaua centrală la rețeaua globală, coroborate cu extinderea acestora din urmă, vor intensifica activitatea de transport feroviar. Aceasta se reflectă, de asemenea, într-o pondere mai mare a transportului feroviar în cadrul repartizării modale, în defavoarea sectorului rutier. Deși ponderea modală a transportului pe căi navigabile interioare și a transportului maritim se menține, în linii mari, la un nivel stabil, punerea în aplicare a noilor standarde permite sectorului să absoarbă creșterea preconizată a volumelor de trafic din UE-27 și a traficului maritim în interiorul UE. În plus, se preconizează că tranziția de la transportul rutier la moduri de transport cu emisii mai reduse, favorizată de pachetul de măsuri incluse în OP 3, va determina reducerea emisiilor de CO₂ și a emisiilor de poluanți atmosferici. Reducerea costurilor externe ale emisiilor de CO₂ este estimată la aproximativ 387 de milioane EUR față de scenariul de referință pentru perioada 2021-2050, exprimată ca valoare actualizată, în timp ce reducerea costurilor externe ale poluării atmosferice se ridică la aproximativ 420 de milioane EUR. În plus, se aduc îmbunătățiri siguranței rutiere prin stabilirea unor standarde de calitate și a elementelor de siguranță aferente pentru toate tronsoanele de rețea care depășesc un anumit prag zilnic de trafic, ceea ce va conduce la scăderea numărului de decese și de persoane vătămate. Reducerea costurilor externe ale accidentelor este estimată la aproximativ 3 930 de milioane EUR față de scenariul de referință pentru perioada 2021-2050, exprimată ca valoare actualizată. Reducerea costurilor externe ale congestiei traficului rutier interurban este estimată la aproximativ 2 891 de milioane EUR față de scenariul de referință pentru perioada 2021-2050.

În ceea ce privește costurile, opțiunea preferată asigură cel mai bun echilibru între obiectivele atinse și costurile totale de punere în aplicare. Valoarea investițiilor pentru punerea în aplicare a tuturor măsurilor în cadrul OP 3 este estimată la 247,5 miliarde EUR față de scenariul de referință, exprimată ca valoare actualizată pentru perioada 2021-2050. În plus, costurile administrative pentru sectorul privat sunt estimate la 8,6 milioane EUR față de scenariul de referință, exprimate ca valoare actualizată pentru perioada 2021-2050, iar cele pentru autoritățile publice la 25,4 milioane EUR. Alte impacturi, legate de emisiile sonore și de pierderea potențială a biodiversității, au fost dificil de cuantificat, dat fiind că impactul zgomotului depinde în mare măsură de situația locală (a traficului) și de biodiversitatea de la locația specifică, precum și de caracteristicile infrastructurii.

Modernizarea infrastructurii pentru transportul feroviar combinat și a terminalelor este un element important pentru asigurarea faptului că transportul intermodal se realizează în principal pe cale feroviară, pe căi navigabile interioare sau pe calea transportului maritim pe distanțe scurte și că toate segmentele inițiale și/sau finale efectuate pe cale rutieră sunt cât mai scurte posibil. Aceste modernizări ale infrastructurii vor genera oportunități pentru IMM-uri, chiar dacă pe unele segmente sunt prezenți și operatori mari. Principalele părți interesate sunt întreprinderile feroviare de pe piața transportului de marfă, operatorii terminalelor de marfă, companiile de camioane și operatorii din cadrul terminalelor pentru călători. În sectorul rutier, îmbunătățirea spațiilor de servicii și a parcarilor pentru camioanele care efectuează curse regionale și pe distanțe lungi va aduce beneficii numărului mare de companii mici de camioane deținute de conducători auto, care se numără, în fapt, printre cele mai mici întreprinderi din domeniul transporturilor, deoarece acestea depind de o rețea densă și de calitate de zone de parcare.

OP 3 adaugă o dimensiune importantă obiectivului de coeziune al TEN-T prin identificarea nodurilor urbane și integrarea terminalelor de călători/marfă pe întreg teritoriul UE, având un rol esențial în ceea ce privește conectivitatea regională. De asemenea, OP 3 stimulează cel mai bine reziliența și adaptarea infrastructurii rețelei TEN-T la schimbările climatice. În cele din urmă, OP 3 adaugă o valoare importantă pentru asigurarea coerenței cu alte politici prin revizuirea modului în care este concepută rețeaua TEN-T (de exemplu, prin crearea coridoarelor europene de transport, înlocuind cele două tipuri de coridoare existente – coridoarele rețelei centrale și coridoarele de transport feroviar de marfă).

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Prezenta inițiativă face parte din programul de lucru al Comisiei pentru 2021 în temeiul anexei I (inițiative noi) și nu face parte din anexa II (inițiative REFIT).

Aceasta îmbunătățește funcționarea politicii TEN-T prin sporirea eficienței cadrului de reglementare în ansamblu. În plus, clarifică anumite cerințe și concepte. De exemplu, conceptul de „autostrăzi maritime”, astfel cum este definit în prezent în regulament, a fost recunoscut de un număr mare de experți și inițiatori de proiecte ca fiind prea complex. Evaluarea Regulamentului TEN-T confirmă faptul că ar fi oportună simplificarea și integrarea într-un concept global și integrat al TEN-T care vizează porturi, transportul maritim și toate celelalte elemente de infrastructură maritimă în beneficiul întregului „spațiu maritim european”. Un alt exemplu este alinierea coridoarelor de transport feroviar de marfă la coridoarele rețelei centrale, ceea ce va permite optimizarea instrumentelor și evitarea suprapunerilor, de exemplu cerința de a elabora planuri de investiții în temeiul Regulamentului privind coridoarele de transport feroviar de marfă, care ar trebui pur și simplu eliminată, deoarece astfel de planuri de investiții se suprapun cu planurile de acțiune care sunt elaborate în mod curent de coordonatorii europeni ai TEN-T.

Au fost identificate alte două simplificări care vor genera posibile economii de costuri:

- introducerea automată a datelor în sistemul TENtec, asigurând schimbul de date direct de la sursa datelor (statul membru, administratorul de infrastructură);
- înlocuirea planurilor de acțiune bienale ale coordonatorilor europeni și a rapoartelor bienale privind progresele înregistrate în implementarea TEN-T de către statele membre cu un plan de acțiune care să includă prioritățile pentru dezvoltarea coridorului respectiv o dată la patru ani, cu un scurt raport anual privind stadiul punerii în aplicare a coridoarelor, a autostrăzilor maritime (în cadrul viitorului spațiu

maritim european) și a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS).

Deși propunerea vizează o creștere a costurilor generale de punere în aplicare pentru autorități, aceasta generează îmbunătățiri, în special câștiguri de natură economică și în materie de ocupare a forței de muncă, prevăzând totodată forme de transport mai durabile, care compensează cu prisosință creșterea costurilor de reglementare.

- **Drepturile fundamentale**

Prin stabilirea unor cerințe relevante în materie de infrastructură, propunerea va consolida accesibilitatea pentru toți utilizatorii, sporind astfel nivelul de accesibilitate pentru persoanele cu handicap și cu mobilitate redusă și contribuind la egalitatea de gen.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Costurile administrative în raport cu scenariul de referință au fost estimate în evaluarea impactului ca fiind moderate, în special în comparație cu planurile ambițioase de revizuire din cadrul opțiunii de politică preferate. Exprimare ca valoare actualizată pentru perioada 2021-2050, costurile administrative pentru autoritățile publice au fost estimate a se ridica la 25,4 milioane EUR (și anume 15,8 milioane EUR pentru Comisia Europeană⁹ și 9,6 milioane EUR pentru autoritățile publice ale statelor membre). În plus, se estimează că investițiile provin în cea mai mare parte din fonduri publice (fonduri publice naționale, fonduri ale UE) și s-ar ridica la valoarea de 244,2 miliarde EUR față de scenariul de referință, exprimate ca valoare actualizată pentru perioada 2021-2050.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de punere în aplicare și măsurile de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va urmări progresele înregistrate, impactul și rezultatele acestei inițiative prin intermediul unui set de instrumente de guvernare, bazate pe guvernarea TEN-T, cum ar fi consolidarea coordonatorilor europeni și a planurilor de acțiune ale acestora. Monitorizarea va fi consolidată în continuare în cadrul regulamentului revizuit.

Coordonatorii europeni au avut, în această privință, un rol esențial, deoarece acționează în calitate de ambasadori ai politicii TEN-T și de mediatori pentru toate părțile interesate relevante, pe care le reunesc în cadrul așa-numitelor forumuri privind coridoarele. Această activitate va fi stimulată în continuare prin consolidarea rolului coordonatorilor europeni. În plus, fiecare coridor european de transport și cele două priorități orizontale vor fi sprijinite de studii specifice care monitorizează progresele înregistrate în ceea ce privește respectarea standardelor și a termenelor și stabilirea priorităților. Aceasta se reflectă, de exemplu, într-o monitorizare foarte atentă a tuturor proiectelor planificate sau în curs de desfășurare cu privire la TEN-T (așa-numita analiză a „fluxului de proiecte” și „rapoartele semestriale privind punerea în aplicare a proiectelor”). Astfel, proiectele sunt evaluate din punctul de vedere al maturității lor financiare, precum și al statutului lor în ceea ce privește autorizarea și achizițiile publice, astfel încât problemele legate, de exemplu, de întârzieri să poată fi

⁹ Aceste costuri reprezintă o estimare efectuată în cadrul evaluării impactului pe baza costurilor și a experienței anterioare. Acestea nu trebuie interpretate ca reprezentând costuri suplimentare pentru Comisie. Toate creditele legate de TEN-T sunt acoperite integral din bugetul Mecanismului pentru interconectarea Europei [Regulamentul (UE) 2021/1153].

identificate cu ușurință, iar intervențiile să fie planificate de Comisie și/sau de coordonatorii europeni. Noul regulament va include, de asemenea, posibilitatea ca actele de punere în aplicare să servească drept fundament într-o măsură mai mare decât în trecut. Acestea nu numai că vor promova stabilirea priorităților la nivel național, dar vor facilita și monitorizarea progreselor înregistrate în ceea ce privește TEN-T în raport cu obiectivele intermediare definite și convenite în respectivele acte de punere în aplicare. Ca atare, acestea reprezintă și o bază foarte solidă pentru monitorizarea proiectelor respective, deoarece progresele periodice pot fi verificate în raport cu obiectivele intermediare și pot fi luate măsuri adecvate în caz de întârzieri. În contextul adoptării acestor acte de punere în aplicare, statele membre în cauză convin și asupra unei raportări periodice cu privire la progresele înregistrate. În ceea ce privește monitorizarea progresului TEN-T, aceasta va urmări finalizarea din punct de vedere tehnic a infrastructurii TEN-T în conformitate cu standardele TEN-T definite și în raport cu termenele stabilite pentru 2030, 2040 și 2050. Standardele și cerințele vor constitui astfel indicatorii-cheie de performanță pe baza cărora va fi monitorizat succesul TEN-T (de exemplu, ponderea lungimii tronsoanelor electrificate de transport feroviar de marfă, având o masă pe axe de 22,5 m și o lungime a trenului de 740 m; numărul porturilor maritime cu acces feroviar etc.). Pe lângă aceasta, există o monitorizare constantă prin intermediul așa-numitei baze de date TENtec, un sistem informatic puternic ce va permite în viitor schimbul automatizat de date direct de la sursa datelor (statul membru, administratorul infrastructurii) în timp util.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Structura regulamentului revizuit nu va corespunde structurii regulamentului actual. Aceasta nu va mai fi organizată pe niveluri de rețea (centrală și globală), ci pe moduri de transport, ceea ce va permite o mai bună înțelegere a diverselor cerințe. Va include cerințe și hărți specifice pentru coridoarele europene de transport, precum și noul termen intermediar, și anume 2040. Primele capitole ale regulamentului explică obiectivele generale ale TEN-T și abordarea etapizată pentru finalizarea rețelei. Acesta va cuprinde următoarele capitole principale:

Considerente

Considerentele vor pune accentul în special pe contribuția TEN-T la Pactul verde european și la obiectivele Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă. În plus, acestea detaliază legăturile regulamentului TEN-T revizuit cu alte politici în domeniul transporturilor în ceea ce privește diferitele moduri de transport, precum și cu alte domenii de politică din afara sectorului transporturilor, de exemplu politica în domeniul mediului și al climei, politica socială, politica de coeziune, politica externă etc. Considerentele evidențiază în continuare aspecte legate de planificarea infrastructurii la nivelul UE și la nivel național, precum și în materie de finanțare și de subvenționare.

Capitolul I: Principii generale

Capitolul 1 stabilește principiile generale ale Regulamentului TEN-T. Acesta definește obiectul și domeniul de aplicare al regulamentului. De asemenea, cuprinde definiții ale diverselor elemente ale regulamentului și ale terminologiei utilizate pe tot parcursul textului. În continuare, introduce obiectivele regulamentului (coeziune, durabilitate, eficiență și beneficii pentru utilizatori) și modul în care acestea vor fi atinse. Acest capitol prevede și faptul că rețeaua transeuropeană de transport trebuie planificată, dezvoltată și exploatată într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, în conformitate cu cerințele de mediu aplicabile la nivelul UE și la nivel național. Următoarele articole descriu dimensiunea

geografică a structurii rețelei și coridoarele europene de transport (CET). În cele din urmă, capitolul 1 descrie principiile proiectelor de interes comun și ale cooperării cu țările terțe.

Capitolul II: Dispoziții generale

Capitolul 2 cuprinde dispozițiile generale ale regulamentului care vizează rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, precum și coridoarele europene de transport (CET) și stabilește ordinea de prioritate a măsurilor privind diversele rețele.

Capitolul III: Dispoziții specifice

Capitolul 3 cuprinde dispozițiile specifice privind cerințele aplicabile în cazul fiecărui mod de transport vizat de regulament în ceea ce privește:

- definirea componentelor infrastructurii;
- cerințele privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală;
- cerințele privind rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă;
- prioritățile suplimentare.

În plus, acest capitol cuprinde dispoziții privind cerințele revizuirii aplicabile terminalelor multimodale de marfă și nodurilor urbane.

Capitolul IV: Dispoziții pentru un transport inteligent și rezilient

Capitolul 4 cuprinde dispoziții suplimentare referitoare la cerințele regulamentului în ceea ce privește sistemele TIC în domeniul transporturilor, servicii durabile, noi tehnologii și inovare, infrastructură sigură și securizată, reziliență, investiții ale țărilor terțe, întreținere și ciclu de viață al proiectelor, precum și accesibilitatea pentru toți utilizatorii.

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

Capitolul 5 se referă la punerea în aplicare a coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale (Sistemul european de management al traficului feroviar și spațiul maritim european). În plus, descrie instrumentul CET și prioritățile orizontale și cuprinde dispoziții privind modul în care acestea vor fi coordonate și reglementate. În continuare, capitolul cuprinde dispoziții privind instrumentele de punere în aplicare, de exemplu planurile de acțiune ale coordonatorilor și actele de punere în aplicare.

Capitolul VI: Dispoziții comune

Capitolul 6 cuprinde dispozițiile comune ale regulamentului referitoare la obligațiile de raportare și monitorizare, procedurile de actualizare a rețelei și principiile de colaborare cu părțile interesate din sectorul public și privat. Acesta cuprinde dispoziții privind alinierea planurilor naționale la politica UE în domeniul transporturilor. În plus, cuprinde dispoziții referitoare la exercitarea delegării de competențe, procedura comitetului, revizuirea regulamentului, procedurile privind întârzierile în punerea în aplicare a rețelei și prevede posibilitatea derogărilor. În cele din urmă, subliniază impactul regulamentului asupra altor acte legislative, având în vedere necesitatea modificării acestora.

Anexe:

Anexele la regulament cuprind hărți detaliate ale rețelei centrale, ale rețelei centrale extinse și ale rețelei globale, liste ale nodurilor de transport și ale nodurilor urbane care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, precum și definiția alinierii și hărțile coridoarelor europene de transport. În plus, cuprind hărți indicative pentru țările învecinate, precum și specificații privind cerințele pentru elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. De asemenea, cuprind un articol de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și un tabel de corespondență între Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și prezentul regulament.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 172,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Comunicarea Comisiei intitulată „Pactul verde european”³ din decembrie 2019 stabilește un obiectiv al neutralității climatice care trebuie atins de Uniune până în 2050, precum și un obiectiv clar de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030, în comparație cu nivelurile din 1990. Acestea sunt stabilite ca obiectiv în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului⁴.
- (2) Emisiile din sectorul transporturilor reprezintă aproximativ 25 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii, înregistrându-se o creștere a lor în ultimii ani. Prin urmare, Pactul verde european prevede o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, astfel încât Uniunea să devină o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050, acționând totodată în direcția obiectivului ambițios de reducere la zero a poluării⁵.

¹ JO C [...].

² JO C [...].

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

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

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

- (3) Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă⁶ stabilește etape principale care au scopul de a ghida sistemul european de transport către realizarea obiectivelor privind o mobilitate sustenabilă, inteligentă și rezilientă. Aceasta prevede că traficul feroviar de marfă ar trebui să își crească cota de piață cu 50 % până în 2030 și să se dubleze până în 2050; transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte ar trebui să își crească cota de piață cu 25 % până în 2030 și cu 50 % până în 2050; traficul pe calea ferată de mare viteză ar trebui să se dubleze până în 2030 și să se tripleze până în 2050; cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero și 80 000 de camioane cu emisii zero ar trebui să fie în funcțiune pe căile rutiere ale Uniunii până în 2030 și aproape toate autoturismele, camionetele, autobuzele și vehiculele grele noi ar trebui să aibă emisii zero până în 2050; călătoriile colective programate cu o lungime de sub 500 de km ar trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul Uniunii; până în 2030, în Europa vor exista cel puțin 100 de orașe neutre din punct de vedere climatic.
- (4) Realizarea rețelei transeuropene de transport creează condițiile favorizante în ceea ce privește baza infrastructurii care permite ca toate modurile de transport să devină mai sustenabile, mai accesibile și mai favorabile incluziunii, ca alternativele durabile să fie puse la dispoziție pe scară largă în cadrul unui sistem de transport multimodal și ca stimulentele adecvate pentru a impulsiiona tranziția să fie create, în special prin asigurarea unei tranziții echitabile, în conformitate cu obiectivele prezentate în Recomandarea (UE) [...] a Consiliului din [...] privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică.
- (5) Planificarea, dezvoltarea și exploatarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să permită forme de transport durabile, să ofere soluții de transport multimodale și interoperabile îmbunătățite și o integrare intermodală sporită a întregului lanț logistic, contribuind astfel la buna funcționare a pieței interne prin crearea arterelor necesare fluidizării fluxurilor de transport de călători și de mărfuri în întreaga Uniune. În plus, rețeaua ar trebui să vizeze consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale prin asigurarea accesibilității și conectivității tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv o mai bună conectivitate a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate. Dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ar trebui, de asemenea, să permită o mobilitate neîntreruptă, sigură și durabilă a mărfurilor și a persoanelor, în întreaga lor diversitate, și ar trebui să contribuie în continuare la creșterea economică și a competitivității într-o perspectivă globală, prin instituirea interconexiunilor și a interoperabilității între rețelele de transport naționale într-un mod durabil și eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor.
- (6) Creșterea traficului a dus la creșterea gradului de congestionare în transportul internațional. Pentru a asigura mobilitatea internațională a mărfurilor și călătorilor, capacitatea rețelei transeuropene de transport și utilizarea acestei capacități ar trebui optimizate și, dacă este cazul, extinse prin eliminarea blocajelor de infrastructură și prin remedierea legăturilor lipsă din infrastructură în interiorul statelor membre și între acestea și, după caz, în țările vecine și ținând seama de negocierile în curs cu țările candidate și potențial candidate.

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

- (7) Rețeaua transeuropeană de transport se compune în mare măsură din infrastructura deja existentă. Pentru a îndeplini în totalitate obiectivele noii politici privind o rețea transeuropeană de transport, ar trebui instituite o serie de cerințe uniforme în materie de infrastructură.
- (8) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui dezvoltată și susținută prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin întreținerea și modernizarea infrastructurilor existente și prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a acestora din punctul de vedere al resurselor.
- (9) La implementarea proiectelor de interes comun, ar trebui să se acorde atenția cuvenită circumstanțelor specifice ale fiecărui proiect în cauză. În măsura posibilului, ar trebui să fie exploatate sinergiile cu alte politici, de exemplu, cu aspecte din turism, prin includerea în cadrul structurilor de inginerie civilă, cum ar fi podurile sau tunelurile, a unor infrastructuri pentru biciclete pentru trasee de ciclism, precum rutele EuroVelo, sau cu aspecte legate de securitate, prin includerea de noi tehnologii, cum ar fi senzorii în poduri.
- (10) Pentru a crea o infrastructură de transport eficientă și de înaltă calitate la nivelul tuturor modurilor de transport, dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să țină seama de securitatea și siguranța circulației persoanelor și a mărfurilor, de contribuția la schimbările climatice și de impactul schimbărilor climatice și al eventualelor pericole naturale sau dezastre provocate de om asupra infrastructurii și accesibilității pentru toți utilizatorii transporturilor, în special în regiunile care sunt deosebit de afectate de efectele negative ale schimbărilor climatice.
- (11) În contextul planificării, achiziționării și punerii în aplicare a proiectelor de interes comun, statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să acorde atenția cuvenită Directivei (UE) 2021/1187 a Parlamentului European și a Consiliului⁷.
- (12) La planificarea infrastructurii, statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să acorde atenția cuvenită evaluărilor riscurilor și măsurilor de adaptare care vizează îmbunătățirea rezilienței, de exemplu, la schimbările climatice, la pericolele naturale sau la dezastrele provocate de om. Prin oferirea de stimulente suplimentare pentru dezvoltarea unor forme durabile de transport și prin punerea în aplicare a unor standarde înalte pentru infrastructura transportului verde, realizarea rețelei transeuropene de transport va veni în sprijinul principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative”.
- (13) Având în vedere evoluția necesităților în materie de infrastructură și obiectivele de decarbonizare ale Uniunii, precum și concluziile Consiliului European din iulie 2020, potrivit cărora cheltuielile Uniunii ar trebui să fie în concordanță cu obiectivele Acordului de la Paris și cu principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative”, în sensul articolului 17 din Regulamentul privind taxonomia⁸, proiectele de interes comun ar trebui să fie evaluate pentru a se asigura că politica TEN-T este coerentă cu obiectivele politicii Uniunii în domeniul transporturilor, al mediului și al climei. Statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să efectueze evaluări de mediu ale

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

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

planurilor și proiectelor, care ar trebui să includă evaluarea potrivit principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative”, pe baza celor mai recente orientări și bune practici disponibile. În cazurile în care punerea în aplicare a unui proiect de interes comun aduce prejudicii semnificative unui obiectiv de mediu sau climatic, ar trebui avute în vedere alternative rezonabile.

- (14) Proiectele de infrastructură în temeiul Regulamentului TEN-T ar trebui să fie reziliente la potențialul impact negativ al schimbărilor climatice prin intermediul unei evaluări a vulnerabilității și a riscurilor din perspectivă climatică, inclusiv prin măsuri de adaptare relevante. Proiectele pentru care se impune a fi efectuată o evaluare a impactului asupra mediului ar trebui să facă obiectul imunizării la schimbările climatice și ar trebui să integreze costurile emisiilor de gaze cu efect de seră și efectele pozitive ale măsurilor de atenuare a schimbărilor climatice în analiza cost-beneficiu. Imunizarea la schimbările climatice ar trebui realizată pe baza celor mai recente bune practici și orientări disponibile⁹. Acest lucru contribuie la integrarea în deciziile de investiții și de planificare din cadrul bugetului Uniunii a riscurilor legate de schimbările climatice și a evaluărilor vulnerabilității la schimbările climatice și a adaptării la acestea.
- (15) Statele membre și alți inițiatori de proiecte ar trebui să desfășoare evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor în conformitate cu legislația relevantă, cu scopul de a evita sau, dacă evitarea nu este posibilă, de a atenua sau de a compensa efectele negative asupra mediului, cum ar fi fragmentarea peisajelor, etanșeizarea solurilor, poluarea aerului și a apei, zgomotul, precum și de a proteja biodiversitatea în mod eficace.
- (16) Interesele autorităților regionale și locale, precum și cele ale publicului vizat de un proiect de interes comun ar trebui luate în considerare în mod adecvat în etapele de planificare și de construcție a proiectelor.
- (17) Definiția rețelei transeuropene de transport ar trebui să se bazeze pe o metodologie comună și transparentă și ar trebui să reprezinte cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul Uniunii. Rețeaua ar trebui să fie multimodală, cu alte cuvinte să includă toate modurile de transport și conexiunile aferente, precum și sistemele relevante de gestionare a traficului și a informațiilor de călătorie.
- (18) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui dezvoltată progresiv, în trei etape, cu scopul general de a realiza o rețea multimodală și interoperabilă la nivel european, la standarde înalte de calitate, respectând în același timp obiectivele globale ale Uniunii în materie de neutralitate climatică și de mediu: finalizarea unei rețele centrale până în 2030, a unei rețele centrale extinse până în 2040 și a rețelei globale până în 2050.
- (19) Pe lângă termenele prevăzute pentru 2030 și 2050 care au fost deja introduse prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁰, ar trebui adăugat un termen intermediar, și anume 2040, pentru punerea în conformitate cu prezentul regulament a rețelei centrale extinse, care face parte din coridoarele europene de transport. Același termen intermediar ar trebui să se aplice și noilor standarde privind rețeaua centrală, care au fost introduse în plus față de cerințele din

⁹ Comunicarea Comisiei – Orientări tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027 (JO C 373, 16.9.2021, p. 1).

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 pentru a permite efectuarea investițiilor necesare în timp util.

- (20) Rețeaua globală ar trebui să fie o rețea de transport cu caracter paneuropean, care să asigure accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate, și să consolideze coeziunea socială, economică și teritorială dintre acestea. Cerințele privind infrastructura rețelei globale ar trebui stabilite pentru a promova dezvoltarea unei rețele de înaltă calitate în întreaga Uniune.
- (21) Rețeaua globală ar trebui să fie suficient de bine echipată cu infrastructură pentru combustibili alternativi pentru a se asigura că sprijină în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero, în conformitate cu etapele principale stabilite în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă.
- (22) Pe lângă rețeaua centrală, ar trebui definită o rețea centrală extinsă pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei globale, care fac parte din coridoarele europene de transport.
- (23) Rețeaua centrală a fost identificată pe baza unei metodologii obiective de planificare. Prin intermediul acestei metodologii s-au identificat cele mai importante noduri urbane, porturi și aeroporturi, precum și puncte de trecere a frontierei. Ori de câte ori este posibil, aceste noduri trebuie conectate prin legături multimodale, dacă sunt viabile din punct de vedere economic și fezabile până în 2030. Metodologia a asigurat interconectarea tuturor statelor membre și integrarea principalelor insule în rețeaua centrală.
- (24) Rețeaua centrală, având ca termen anul 2030, și rețeaua centrală extinsă, având ca termen anul 2040, ar trebui să constituie baza rețelei de transport multimodale durabile, reprezentând cele mai importante noduri și legături din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu nevoile de trafic. Acestea ar trebui să stimuleze dezvoltarea întregii rețele globale și să permită ca măsurile luate de Uniune să se concentreze asupra acelor componente ale rețelei transeuropene de transport cu cea mai mare valoare adăugată europeană, în special tronsoanele transfrontaliere, legăturile lipsă, interconexiunile multimodale și blocajele majore.
- (25) Anumite standarde existente ale rețelei centrale ar trebui extinse la rețeaua centrală extinsă și la rețeaua globală, pentru a beneficia pe deplin de avantajele rețelei, pentru a spori interoperabilitatea între tipurile de rețea și pentru a permite un număr crescut de activități prin forme de transport mai durabile, inclusiv printr-o digitalizare îmbunătățită și prin alte soluții tehnologice.
- (26) Derogările de la cerințele în materie de infrastructură aplicabile rețelei centrale, rețelei centrale extinse și rețelei globale ar trebui să fie posibile numai în cazuri justificate în mod corespunzător și sub rezerva anumitor condiții. Acestea ar trebui să includă cazurile în care investițiile nu pot fi justificate sau în care există constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică, de exemplu în regiunile ultraperiferice și în alte regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase sau în zone slab populate, ori în cazul rețelelor izolate sau parțial izolate.
- (27) Rețeaua de infrastructură terestră, instituită prin rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, ar trebui să se integreze în dimensiunea maritimă a rețelei transeuropene de transport. În acest scop, ar trebui creat un spațiu maritim european cu

adevărat durabil, inteligent, coerent și rezilient. Acesta ar trebui să cuprindă toate componentele infrastructurii maritime ale rețelei transeuropene de transport.

- (28) Spațiul maritim european ar trebui pus în aplicare în strânsă cooperare cu strategiile europene macroregionale și privind bazinele maritime, care oferă un cadru adecvat de cooperare teritorială europeană atât la nivelul Uniunii transnaționale, cât și la nivel transfrontalier cu țările terțe.
- (29) Coridoarele de transport feroviar de marfă instituite în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹ și coridoarele rețelei centrale definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 sunt instrumente de politică complementare, ce urmăresc obiective strâns legate între ele, în special pentru încurajarea unor servicii de transport durabile, eficiente și sigure. Deși cooperarea a fost fructuoasă în multe privințe, în unele cazuri s-au identificat suprapuneri ale activităților și nevoia de îmbunătățire a schimbului de informații. În plus, coridoarele de transport feroviar de marfă și coridoarele rețelei centrale nu sunt pe deplin aliniate din punct de vedere geografic, limitând posibilitatea coordonării, de exemplu cu privire la aspecte precum implementarea cerințelor în materie de infrastructură ale rețelei transeuropene de transport sau îmbunătățirea calității serviciilor feroviare. Prin urmare, există un important potențial neexploatat în materie de raționalizare, eficacitate sporită și sinergii.
- (30) Astfel cum se menționează în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, integrarea coridoarelor rețelei centrale și a coridoarelor de transport feroviar de marfă în „coridoarele europene de transport” se impune în scopul de a spori sinergiile dintre planificarea infrastructurii și exploatarea transporturilor. Coridoarele europene de transport ar trebui să devină instrumentul pentru dezvoltarea unor fluxuri durabile și multimodale de transport de mărfuri și de persoane în Europa, precum și pentru dezvoltarea unei infrastructuri interoperabile de înaltă calitate și a performanței operaționale. Ca atare, acestea ar trebui să constituie și instrumentul de concretizare a viziunii de creare a unei rețele feroviare extrem de competitive la nivelul Uniunii.
- (31) Coridoarele europene de transport ar trebui să acopere cele mai importante fluxuri de transport pe distanțe lungi și să cuprindă o axă europeană multimodală de transport esențială, bazată pe părți ale rețelei transeuropene de transport, să fie multimodale și deschise includerii tuturor modurilor de transport reglementate de prezentul regulament, precum și să traverseze cel puțin două granițe și să implice cel puțin trei moduri de transport.
- (32) În vederea instituirii la timp și într-un mod coordonat a rețelei transeuropene de transport, permițând astfel maximizarea efectelor de rețea, statele membre în cauză ar trebui să asigure adoptarea de măsuri corespunzătoare în vederea finalizării proiectelor de interes comun ale rețelei centrale, ale rețelei centrale extinse și ale rețelei globale până la termenele stabilite, și anume 2030, 2040 și, respectiv, 2050. În acest scop, statele membre ar trebui să se asigure că planurile naționale de transport și de investiții sunt coerente cu prioritățile stabilite în prezentul regulament și în planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni.

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

- (33) Este necesar să se identifice proiectele de interes comun care vor contribui la realizarea rețelei transeuropene de transport, care contribuie la atingerea obiectivelor și care corespund priorităților stabilite în prezentul regulament. Implementarea acestor proiecte ar trebui să depindă de gradul lor de maturitate, de respectarea dreptului Uniunii și a procedurilor judiciare naționale și de disponibilitatea resurselor financiare, fără a aduce atingere angajamentului financiar al unui stat membru sau al Uniunii.
- (34) Proiectele de interes comun care vizează dezvoltarea rețelei transeuropene de transport în conformitate cu cerințele stabilite în prezentul regulament au o valoare adăugată europeană, deoarece contribuie la o rețea europeană de înaltă calitate, interoperabilă și multimodală, sporind sustenabilitatea, coeziunea, eficiența sau beneficiile utilizatorilor. Valoarea adăugată europeană este mai ridicată în cazul în care, pe lângă valoarea potențială pentru statul membru respectiv, determină îmbunătățiri semnificative ale conexiunilor de transport sau ale fluxurilor de transport între statele membre sau între un stat membru și o țară terță. Astfel de proiecte transfrontaliere ar trebui să facă obiectul unei intervenții prioritare din partea Uniunii pentru a asigura punerea lor în aplicare.
- (35) Statele membre și ceilalți inițiatori de proiecte ar trebui să se asigure că evaluările proiectelor de interes comun sunt efectuate în mod eficient, evitând întârzierile inutile.
- (36) Proiectele de interes comun pentru care se solicită finanțare din partea Uniunii ar trebui să facă obiectul unei analize de rentabilitate socioeconomică, bazată pe o metodologie recunoscută, care să țină seama de beneficiile și costurile sociale, economice și de mediu relevante, precum și de abordarea bazată pe ciclul de viață. Analiza beneficiilor și costurilor climatice și de mediu ar trebui să se bazeze pe evaluarea impactului asupra mediului efectuată în temeiul Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹².
- (37) Pentru a contribui la obiectivele de reducere a impactului schimbărilor climatice prevăzute în Pactul verde european, constând în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 90 % până în 2050, ar trebui analizate măsurile de reducere a impactului legat de emisiile de gaze cu efect de seră pe care îl au proiectele de interes comun care vizează construirea, extinderea sau modernizarea unor infrastructuri de transport.
- (38) Cooperarea cu țările terțe, inclusiv cu țările învecinate, este necesară pentru a se asigura legătura și interoperabilitatea dintre rețelele de infrastructură ale Uniunii și cele ale țărilor respective. În acest scop, după caz, Uniunea ar trebui să promoveze proiecte de interes comun cu țările respective, evaluând și asigurându-se că obiectivele și cerințele rețelei transeuropene de transport sunt respectate pentru a asigura interoperabilitatea rețelei Uniunii.
- (39) Pentru transformarea sectorului transporturilor într-un sistem cu adevărat multimodal de servicii de mobilitate sustenabile și inteligente, Uniunea ar trebui să construiască o rețea de transport de înaltă calitate, cu servicii feroviare care să respecte viteza minimă pe linie. Transportul feroviar de călători competitiv are un potențial ridicat de decarbonizare a transporturilor. Se impune dezvoltarea unei rețele feroviare europene de mare viteză, coerentă și interoperabilă, care să asigure legătura dintre capitalele și principalele sale orașe. Completarea liniilor de mare viteză existente cu linii pentru călători cu o viteză minimă pe linie de 160 km/h ar trebui, în schimb, să conducă la

¹² Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 26, 28.1.2012, p. 1).

efecte de rețea, la o rețea mai coerentă și la creșterea numărului de călători pe calea ferată. Finalizarea unei rețele de înaltă performanță va facilita, de asemenea, dezvoltarea și introducerea unor modele noi sau diferite de alocare a capacităților, de exemplu grafice de circulație cadențate (servicii la intervale regulate), facilitare de inițiativa privind reproiectarea graficelor de circulație (*Timetable Redesign – TTR*).

- (40) Pentru a contribui la competitivitatea transportului combinat, la nivel european ar trebui instituită o rețea de transport feroviar de marfă mai durabilă, mai rezilientă și mai fiabilă. Infrastructura pentru transportul feroviar combinat și a terminalelor ar trebui modernizată pentru asigurarea faptului că transportul intermodal se realizează în principal pe cale feroviară, pe căi navigabile interioare sau pe calea transportului maritim pe distanțe scurte și că toate segmentele inițiale și/sau finale parcurse pe cale rutieră sunt cât mai scurte posibil.
- (41) Având în vedere faptul că implementarea în Europa a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) are loc într-un ritm accelerat, mai multe state membre adoptând deja planuri de implementare a ERTMS la nivelul tuturor rețelelor lor feroviare naționale până în 2040, este necesar să se țină seama de această schimbare de paradigmă și să se stabilească un termen mai ambițios pentru implementarea ERTMS la nivelul rețelei globale.
- (42) ERTMS ar trebui implementat în mod continuu nu numai la nivelul rețelei centrale, al rețelei centrale extinse și al rețelei globale, inclusiv în nodurile urbane, ci și pe rutele de acces la terminalele multimodale. Aceasta va permite în mod exclusiv operațiunile prin sistemul ERTMS și va stimula rentabilitatea întreprinderilor feroviare.
- (43) Întrucât implementarea unui sistem de comunicare radio ERTMS contribuie și mai mult la eliminarea normelor naționale care afectează funcționarea, statele membre ar trebui să se asigure că numai sistemul de comunicare radio ERTMS va fi implementat începând din 2025 și că întreaga rețea transeuropeană de transport va fi echipată cu sistemul de comunicare radio ERTMS până în 2050.
- (44) Implementarea ERTMS ar trebui să fie însoțită de un termen de reglementare pentru dezafectarea sistemelor de cale de clasă B, astfel încât ERTMS să devină singurul sistem de semnalizare utilizat în statele membre. Dezafectarea sistemelor de cale de clasă B va genera economii semnificative de întreținere pentru administratorii de infrastructură, dat fiind că operațiunile de implementare a ERTMS și de menținere a unor sisteme suplimentare de cale pe o perioadă îndelungată sunt foarte costisitoare și complicate. Sistemele de clasă B ar trebui eliminate în mod coordonat, asigurându-se o perioadă de tranziție suficientă, până în 2040, astfel încât întreprinderile feroviare să aibă posibilitatea de a anticipa schimbarea și de a adopta cea mai adecvată strategie în materie de migrare. ERTMS, fiind un sistem, necesită o implementare sincronizată atât pe calea ferată, cât și la bord, iar materializarea pe deplin a beneficiilor sistemului este posibilă numai atunci când atât trenul, cât și calea ferată sunt echipate cu acest sistem.
- (45) Căile navigabile interioare din Europa se caracterizează printr-o hidromorfologie eterogenă care împiedică o performanță coerentă la nivelul tuturor sectoarelor de căi navigabile. Căile navigabile interioare, în special sectoarele cu curgere liberă, pot fi puternic afectate de condițiile climatice și meteorologice. În scopul de a asigura un trafic internațional fiabil, respectând în același timp hidromorfologia și legislația de mediu aplicabilă, cerințele TEN-T ar trebui să țină seama de hidromorfologia specifică fiecărei căi navigabile (de exemplu cursuri de apă libere sau regularizate), precum și de obiectivele politicilor în materie de mediu și de biodiversitate. O astfel de abordare ar trebui avută în vedere la nivel de bazin hidrografic.

- (46) Constituind punctele de intrare și de ieșire pentru infrastructura terestră a rețelei transeuropene de transport, porturile maritime joacă un rol important în calitate de noduri multimodale transfrontaliere care servesc nu numai ca noduri de transport, ci și ca puncte de acces pentru comerț, clustere industriale și noduri energetice, de exemplu în ceea ce privește montarea instalațiilor eoliene offshore.
- (47) Transportul maritim pe distanțe scurte poate contribui în mod substanțial la decarbonizarea transporturilor prin creșterea volumului de mărfuri și a numărului de călători. Spațiul maritim european ar trebui promovat prin crearea sau modernizarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte și prin dezvoltarea porturilor maritime și a conexiunilor lor cu hinterlandul, astfel încât să se asigure o integrare eficientă și durabilă cu alte moduri de transport.
- (48) La nivelul Uniunii, transportul rutier reprezintă trei sferturi din transportul intern total de mărfuri (pe baza operațiunilor tonă-kilometru efectuate) și aproximativ 90 % din transportul intern total de persoane (pe baza numărului total de operațiuni pasager-kilometru). Având în vedere importanța transportului rutier și angajamentul de îmbunătățire a siguranței rutiere în conformitate cu etapa principală prevăzută în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, se impune consolidarea infrastructurii rutiere din punctul de vedere al siguranței.
- (49) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să asigure o multimodalitate eficientă, care să permită existența unor opțiuni mai bune și mai durabile în ceea ce privește modurile de transport pentru călători și mărfuri și să permită consolidarea unor volume semnificative pentru transferuri pe distanțe lungi. Terminalele multimodale ar trebui să aibă un rol-cheie în atingerea acestui obiectiv.
- (50) Nodurile urbane au o importanță majoră în cadrul rețelei transeuropene de transport, reprezentând punctul de plecare sau destinația finală („ultimul kilometru”) pentru călătorii și pentru marfa care circulă pe rețeaua transeuropeană de transport și au rolul de puncte de transfer în cadrul diferitelor moduri de transport sau între acestea. Ar trebui să se asigure faptul că blocajele în materie de capacitate și conectivitatea insuficientă a rețelelor în cadrul nodurilor urbane nu mai constituie o piedică în calea multimodalității de-a lungul rețelei transeuropene de transport.
- (51) Constituind un cadru unic eficace pentru abordarea provocărilor legate de mobilitatea urbană, nodurile urbane ar trebui să elaboreze un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care este un plan integrat, pe termen lung și cuprinzător de mobilitate a mărfurilor și a pasagerilor pentru întreaga zonă urbană funcțională¹³. Acesta ar trebui să includă obiective, ținte și indicatori care să stea la baza performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban, cel puțin în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, accidentele și vătămările corporale, ponderea modală și accesul la serviciile de mobilitate, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică în orașe.
- (52) Statele membre ar trebui să instituie un program național de sprijin pentru PMUD, care să vizeze promovarea adoptării planurilor PMUD și îmbunătățirea coordonării la nivel de regiuni, municipii și orașe. Acesta ar trebui să sprijine regiunile și zonele urbane să elaboreze planuri PMUD de înaltă calitate și să consolideze monitorizarea și

¹³ Conceptul de PMUD a fost propus pentru prima dată în pachetul UE privind mobilitatea urbană din 2013 [COM(2013) 913 final, anexa I].

evaluarea punerii în aplicare a respectivelor planuri prin măsuri legislative, orientări, consolidarea capacităților, asistență și, eventual, sprijin financiar.

- (53) Misiunea „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”, instituită în cadrul programului-cadru Orizont Europa, urmărește ca 100 de orașe să devină neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei până în 2030 în Uniune. Orașele participante la misiune vor acționa ca centre de experimentare și inovare pentru a le permite celorlalte orașe să le urmeze exemplul până în 2050.
- (54) Serviciile de mobilitate digitală multimodală contribuie la consolidarea integrării diferitelor moduri de transport prin combinarea mai multor oferte de transport într-una singură. Dezvoltarea lor ulterioară ar trebui să contribuie la comportamentele de tip „nudge” către modurile cele mai durabile, transportul public și modurile active, cum ar fi mersul pe jos și mersul cu bicicleta.
- (55) Sistemele de tehnologie a informației și comunicațiilor (TIC) în domeniul transporturilor sunt necesare în vederea furnizării unei baze pentru optimizarea traficului și a operațiunilor de transport, a siguranței traficului, precum și pentru îmbunătățirea serviciilor conexe. Fluxurile de informații din cadrul rețelei de transport și mobilitate ar trebui facilitate, inclusiv prin implementarea spațiului de date privind mobilitatea la nivelul Uniunii. Informațiile adresate călătorilor, inclusiv informațiile privind sistemele de rezervare și de eliberare a legitimațiilor de transport, ar trebui să fie disponibile.
- (56) Sistemele și serviciile de transport inteligente, precum și noile tehnologii emergente ar trebui să servească drept catalizator pentru implementarea sistemelor și serviciilor de transport inteligente la nivelul întregii rețele de drumuri a rețelei transeuropene de transport.
- (57) Este necesară o planificare corespunzătoare a rețelei transeuropene de transport. Acest lucru presupune, de asemenea, punerea în aplicare a unor cerințe specifice la nivelul întregii rețele în ceea ce privește infrastructura, sistemele TIC, echipamentele și serviciile, inclusiv cerințele privind introducerea infrastructurii pentru combustibili alternativi, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) [...] al Parlamentului European și al Consiliului [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi]¹⁴. Prin urmare, este necesar să se asigure punerea în aplicare corespunzătoare și concertată a acestor cerințe în întreaga Europă pentru fiecare mod de transport și pentru interconectarea acestora în cadrul rețelei transeuropene de transport și în afara acesteia, cu scopul de a obține beneficiile efectului de rețea și de a eficientiza operațiunile transeuropene de transport pe distanțe lungi. Pentru a asigura instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi la nivelul întregii rețele de drumuri a rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu obiectivele stabilite în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală”, astfel cum este definită în prezentul regulament. Trimiterile la „rețeaua globală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] ar trebui interpretate ca trimiteri la

¹⁴ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din [...] privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L [...]).

„rețeaua centrală extinsă” și la „rețeaua globală”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament.

- (58) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să constituie baza pentru implementarea pe scară largă a noilor tehnologii și a rezultatelor inovării, cum ar fi infrastructura 5G, care pot contribui la sporirea eficienței globale a sectorului transporturilor europene și a capacității de a permite fluxuri de călători sigure utilizând mijloace eficiente, la creșterea atractivității mijloacelor de transport publice sau mai ecologice pentru pasageri, precum și la reducerea amprenteii sale de carbon. Acest lucru va contribui la îndeplinirea obiectivelor Pactului verde european, precum și la obiectivul privind sporirea securității aprovizionării cu energie în Uniune. În vederea îndeplinirii acestor obiective, combustibili alternativi și infrastructura aferentă ar trebui să fie disponibile într-o mai mare măsură în cadrul rețelei transeuropene de transport.
- (59) În cadrul rețelei transeuropene de transport ar trebui instalat un număr suficient de puncte de reîncărcare rapidă pentru vehiculele ușoare și grele de marfă care să fie accesibile publicului. Acest obiectiv ar trebui să asigure conectivitatea transfrontalieră deplină și să permită circulația vehiculelor electrice la nivelul întregii Uniuni. Obiectivele în funcție de distanță pentru rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], trebuie să asigure o acoperire minimă suficientă a punctelor de reîncărcare electrică de-a lungul principalelor rețele de drumuri ale Uniunii.
- (60) Infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului de-a lungul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], ar trebui să fie completată cu cerințe privind instalarea infrastructurii de reîncărcare în terminalele multimodale și pentru nodurile multimodale pentru călători, pentru a oferi posibilități de încărcare pentru camioanele care efectuează curse pe distanțe lungi atunci când acestea sunt încărcate sau descărcate sau atunci când conducătorul auto se odihnește sau pentru autobuze în cadrul nodurilor multimodale pentru călători. Pentru a asigura libera circulație, în situațiile în care terminalele sau nodurile pentru călători primesc sprijin din partea Uniunii sau din fonduri publice, accesul în scopul taxării ar trebui să fie echitabil, transparent și nediscriminatoriu, astfel încât să se evite blocarea pieței pentru anumite întreprinderi sau posibile denaturări ale concurenței. Stabilirea prețurilor ar trebui să se facă în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toate întreprinderile sau persoanele autorizate, în cazul în care infrastructura de încărcare este construită cu finanțare din partea Uniunii sau din fonduri publice.
- (61) Siguranța, securitatea și fiabilitatea infrastructurii la niveluri insuficiente, cauzate de pericole naturale, inclusiv evenimente legate de climă și alte evenimente excepționale precum pandemiile, dezastre provocate de om precum accidente sau perturbări cauzate de acte intenționate precum terorismul și atacurile cibernetice, constituie o problemă majoră pentru eficiența și funcționarea rețelei transeuropene de transport. De exemplu, accidentele cauzate de o serie de dezastre naturale pe fondul unor fenomene meteorologice extreme au determinat întreruperi semnificative la nivelul fluxurilor de transport în ultimii ani. Ar trebui astfel îmbunătățită reziliența rețelei de transport la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om și la alte perturbări, pe baza evaluării riscurilor și punând în aplicare măsurile de consolidare a

rezilienței adoptate de entitățile critice în sectorul transporturilor, în temeiul Directivei [...] privind reziliența entităților critice¹⁵.

- (62) Având în vedere experiența acumulată în ceea ce privește gestionarea crizei în timpul pandemiei de COVID-19¹⁶ și pentru a evita perturbări ale traficului și situații neprevăzute în viitor, statele membre ar trebui să țină seama în contextul planificării infrastructurii de securitatea și reziliența infrastructurii de transport la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om și la alte perturbări care afectează funcționarea sistemului de transport al Uniunii. În acest scop, coridoarele europene de transport ar trebui să includă, de asemenea, rute ocolitoare importante care pot fi utilizate în caz de congestionare a traficului sau alte probleme pe rutele principale. În plus, datorită caracterului lor multimodal, un mod se poate substitui altui mod în caz de urgență.
- (63) Participarea întreprinderilor, inclusiv a celor care sunt deținute sau controlate de o persoană fizică dintr-o țară terță sau de o întreprindere dintr-o țară terță, inclusiv cele înființate într-o țară terță, poate accelera realizarea rețelei transeuropene de transport. Cu toate acestea, în anumite circumstanțe, participarea sau contribuția întreprinderilor deținute sau controlate de o persoană fizică dintr-o țară terță sau de o întreprindere dintr-o țară terță la proiecte de interes comun ar putea compromite securitatea și ordinea publică în UE. Fără a aduce atingere mecanismului de cooperare prevăzut în Regulamentul (UE) 2019/452¹⁷ și în plus față de acesta, se impune cunoașterea mai aprofundată a unei astfel de participări sau contribuții pentru a permite intervenția autorităților publice în cazul în care se constată că acestea sunt de natură să aducă atingere securității sau ordinii publice în Uniune, iar participarea sau contribuția nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/452.
- (64) În condițiile în care întreținerea este și va rămâne principala responsabilitate a statelor membre, este important ca rețeaua transeuropeană de transport – odată construită – să fie întreținută în mod corespunzător pentru a asigura servicii de înaltă calitate. În contextul planificării și achiziționării proiectelor de infrastructură, se impune aplicarea unei abordări bazate pe ciclul de viață.
- (65) Pentru a implementa în termenul stabilit părți ale rețelei transeuropene de transport care au cea mai mare importanță strategică, ar trebui utilizată o abordare bazată pe coridoare, care să asigure coordonarea diverselor proiecte pe bază transnațională și sincronizarea dezvoltării coridorului, maximizându-se astfel avantajele rețelei.
- (66) Coridoarele europene de transport ar trebui să contribuie la realizarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport în așa fel încât să elimine blocajele, să consolideze conexiunile transfrontaliere și să îmbunătățească eficiența și durabilitatea. Acestea ar trebui să contribuie la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite.

¹⁵ Această directivă se referă la propunerea Comisiei de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind reziliența entităților critice, COM(2020) 829 final.

¹⁶ Comunicare referitoare la implementarea culoarelor verzi în temeiul Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale; C(2020) 1897 final (JO C 96 I, 24.3.2020, p. 1) și Comunicarea Comisiei din 28 octombrie 2020 către Parlamentul European, Consiliul European și Consiliu privind reabilitarea culoarelor verzi pentru transport cu scopul menținerii activității economice în cursul perioadei de recrudescență a pandemiei de COVID-19; COM(2020) 685 final.

¹⁷ Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79I, 21.3.2019, p. 1).

Coridoarele respective ar trebui, de asemenea, să contribuie la realizarea obiectivelor mai ample ale politicii în domeniul transporturilor și să faciliteze interoperabilitatea, integrarea modală și operațiunile multimodale. Abordarea bazată pe coridoare ar trebui să fie transparentă și clară, iar gestionarea acestor coridoare nu ar trebui să conducă la costuri sau sarcini administrative suplimentare.

- (67) În acord cu statul membru vizat, coordonatorii europeni ar trebui să faciliteze implementarea coordonată a coridoarelor europene de transport și a celor două priorități orizontale, ERTMS și spațiul maritim european. Aceștia ar trebui să faciliteze măsuri de proiectare a structurii de guvernare adecvate și de identificare a investițiilor prioritare de-a lungul coridoarelor europene de transport și pentru cele două priorități orizontale.
- (68) Cadrele europene și naționale pentru planificarea și implementarea infrastructurii de transport, precum și planurile de acțiune instituite de coordonatorii europeni ar trebui să contribuie la stabilirea și planificarea în timp util a investițiilor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament.
- (69) Planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni ar trebui utilizate pentru a promova cooperarea între toate părțile interesate relevante, pentru a consolida complementaritatea cu acțiunile statelor membre și ale administratorilor de infrastructură și, în special, pentru a stabili etapele principale și prioritățile pentru investiții. Pe baza planurilor de acțiune, Comisia ar trebui să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească prioritățile în materie de planificare a infrastructurii și de finanțare.
- (70) Baza tehnică a hărților care definesc rețeaua transeuropeană de transport este furnizată de sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec).
- (71) Ținând seama de Planul de acțiune al Uniunii vizând mobilitatea militară din martie 2018¹⁸, Comisia ar trebui să evalueze necesitatea adaptării rețelei transeuropene de transport pentru a reflecta utilizarea infrastructurii în scop militar. Pe baza analizei decalajelor dintre cerințele rețelei transeuropene de transport și cerințele militare¹⁹, ar trebui incluse în rețeaua transeuropeană drumuri și căi ferate suplimentare pentru a consolida sinergiile dintre rețelele de transport civil și militar.
- (72) În vederea maximizării coerenței dintre orientări și programarea instrumentelor financiare pertinente disponibile la nivelul Uniunii, finanțarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să respecte prezentul regulament și să se bazeze, în special, pe Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului²⁰. În plus, finanțarea rețelei ar trebui să se bazeze, de asemenea, pe instrumentele de finanțare și subvenționare furnizate în temeiul altor acte legislative ale Uniunii, printre care InvestEU, Mecanismul de redresare și reziliență, politica de coeziune, Orizont Europa și alte instrumente financiare instituite de Banca Europeană de Investiții. Pentru a permite finanțarea proiectelor de interes comun, trimiterile la „platforme de logistică

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

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

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

multimodale”, „autostrăzi maritime” și „aplicații telematice” din Regulamentul (UE) 2021/1153 ar trebui interpretate ca trimiteri la „terminale multimodale de marfă”, „spațiu maritim european”, respectiv, „sisteme TIC în domeniul transporturilor”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament. În același scop, trimerile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2021/1153 ar trebui interpretate ca incluzând „rețeaua centrală extinsă”, astfel cum este definită în prezentul regulament.

- (73) Realizarea obiectivelor rețelei transeuropene de transport, în special în ceea ce privește decarbonizarea și digitalizarea sistemului de transport din Uniune, necesită un cadru de reglementare solid. Statele membre ar trebui să pună în aplicare reforme ambițioase pentru a aborda provocările legate de transportul durabil, astfel cum au fost identificate în cadrul semestrului european. Mecanismul de redresare și reziliență sprijină atât reformele, cât și investițiile pentru a crește sustenabilitatea transporturilor, a reduce emisiile și a îmbunătăți siguranța și eficiența. Măsurile relevante în acest sens sunt incluse în planurile naționale aprobate de redresare și reziliență.
- (74) În vederea actualizării hărților și a listei porturilor, aeroporturilor, terminalelor și nodurilor urbane incluse în anexele I și II pentru a ține seama de posibilele modificări rezultate din utilizarea efectivă a anumitor elemente ale infrastructurii de transport, analizată în raport cu pragurile cantitative predefinite, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificările aduse anexelor I și II. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți, și ca aceste consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare²¹. În special, pentru a se asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții acestor instituții au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu elaborarea actelor delegate.
- (75) Unele secțiuni ale rețelei sunt gestionate de alte entități decât statele membre. Cu toate acestea, statele membre sunt responsabile de asigurarea aplicării corecte pe teritoriul lor a normelor care reglementează rețeaua.
- (76) Pentru a asigura punerea în aplicare cu ușurință și eficacitate a obligațiilor prevăzute în prezentul regulament, Comisia sprijină statele membre prin intermediul Instrumentului de sprijin tehnic²², care oferă expertiză tehnică personalizată pentru elaborarea și punerea în aplicare a reformelor, inclusiv a celor care promovează dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.
- (77) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare în ceea ce privește actele de punere în aplicare ce indică nivelurile de referință ale apei și cerințele minime pentru fiecare bazin hidrografic (condiții de navigare corespunzătoare), ce definesc o entitate unică pentru construirea și gestionarea proiectelor transfrontaliere de infrastructură de interes comun, ce stabilesc o

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

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

metodologie pentru datele privind mobilitatea urbană care trebuie colectate de statele membre, precum și în ceea ce privește actele de punere în aplicare pentru fiecare plan de acțiune al coridoarelor europene de transport și pentru cele două priorități orizontale și pentru implementarea anumitor tronsoane ale coridorului european de transport sau a anumitor cerințe privind infrastructura de transport ale coridoarelor europene de transport sau ale priorităților orizontale. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²³.

- (78) Dat fiind că obiectivele prezentului regulament, în special crearea și dezvoltarea într-un mod coordonat a rețelei transeuropene de transport, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere necesitatea coordonării acestor obiective, ele pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum prevede articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate.
- (79) Modificarea Regulamentului (UE) 2021/1153 se impune pentru a adapta dispozițiile acestuia în vederea integrării coridoarelor rețelei centrale în coridoarele europene de transport. Definiția și alinierea coridoarelor europene de transport vor fi prevăzute în prezentul regulament și vor înlocui coridoarele rețelei centrale, astfel cum sunt definite în regulamentul respectiv.
- (80) Modificarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 se impune pentru a adapta dispozițiile acestuia în vederea integrării coridoarelor de transport feroviar de marfă în coridoarele europene de transport.
- (81) Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 ar trebui abrogat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

PRINCIPII GENERALE

Articolul 1

Obiect

1. Prezentul regulament stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care constă într-o rețea globală, o rețea centrală și o rețea centrală extinsă, acestea două din urmă fiind stabilite pe baza rețelei globale.
2. Prezentul regulament identifică:

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

- (a) coridoarele europene de transport care au cea mai mare importanță strategică, pe baza tronsoanelor prioritare ale rețelei transeuropene de transport;
 - (b) proiectele de interes comun și precizează cerințele care trebuie respectate pentru dezvoltarea și implementarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport.
3. Prezentul regulament stabilește prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și prevede măsuri pentru implementarea rețelei transeuropene de transport.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

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

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „proiect de interes comun” înseamnă orice proiect desfășurat în conformitate cu prezentul regulament;
- (b) „țară învecinată” înseamnă o țară care intră în domeniul de aplicare al politicii europene de vecinătate, al politicii de extindere și al Spațiului Economic European, al Asociației Europene a Liberului Schimb sau al Acordului comercial și de cooperare UE-Regatul Unit;
- (c) „regiune NUTS” înseamnă o regiune astfel cum este definită în Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică;
- (d) „tronson transfrontalier” înseamnă un tronson care asigură continuitatea unui proiect de interes comun de ambele părți ale frontierei, între cele mai apropiate noduri urbane de granița a două state membre sau dintre un stat membru și o țară vecină;
- (e) „blocaj” înseamnă o barieră fizică, tehnică, funcțională, operațională sau administrativă ce antrenează o pană a sistemului de natură să afecteze continuitatea fluxurilor pe distanță lungă sau transfrontaliere;
- (f) „nod urban” înseamnă o zonă urbană unde elemente ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport, cum ar fi porturi, inclusiv terminale pentru călători, aeroporturi, gări feroviare, terminale de autobuz, platforme și instalații logistice și terminale de mărfuri amplasate în interiorul sau în apropierea

zonei urbane, sunt conectate la alte elemente ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local;

- (g) „rețea izolată” înseamnă rețeaua feroviară a unui stat membru, sau o parte a acesteia, cu un tip de ecartament care este diferit de ecartamentul nominal standard 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;
- (h) „administrator de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de crearea sau întreținerea infrastructurii de transport, inclusiv de administrarea sistemelor de control și siguranță ale infrastructurii;
- (i) „transport multimodal” înseamnă transport de călători sau de marfă, sau ambele, prin utilizarea a două sau mai multe moduri de transport;
- (j) „servicii de mobilitate digitală multimodală” înseamnă servicii astfel cum sunt definite la articolul 4 din Directiva (UE) [...] privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente²⁴;
- (k) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea infrastructurii, inclusiv a infrastructurii digitale, din cadrul unui mod sau segment de transport, inclusiv toate condițiile normative, tehnice și operaționale, de a permite fluxuri de trafic și de informații sigure și neîntrerupte care ating nivelurile necesare de performanță pentru infrastructura sau modul ori segmentul de transport respectiv;
- (l) „nod multimodal pentru călători” înseamnă un punct de legătură între cel puțin două moduri de transport pentru călători, care asigură informații referitoare la călătorie, acces la transportul public și transferuri între moduri, inclusiv stații de tip *park and ride* și moduri active, și care acționează ca interfață între nodurile urbane și rețelele de transport pe distanțe mai lungi;
- (m) „terminal multimodal de marfă” înseamnă o structură prevăzută cu echipamente pentru transbordarea între cel puțin două moduri de transport sau între două sisteme feroviare diferite și pentru depozitarea temporară a mărfurilor, cum ar fi terminale în porturi interioare sau maritime, de-a lungul căilor navigabile interioare, în aeroporturi, precum și terminale feroviar-rutiere, inclusiv platforme de logistică multimodale, astfel cum se menționează în Regulamentul (UE) 2021/1153;
- (n) „platformă logistică” înseamnă o zonă care este direct conectată la infrastructura de transport a rețelei transeuropene de transport, care include cel puțin un terminal de marfă și permite desfășurarea unor activități logistice;
- (o) „plan de mobilitate urbană durabilă” (PMUD) înseamnă un document de planificare strategică a mobilității, care vizează îmbunătățirea accesibilității și a mobilității în interiorul zonei urbane funcționale (inclusiv în zonele de transfer) pentru persoane, întreprinderi și bunuri;
- (p) „moduri active” înseamnă transportul de persoane sau de mărfuri, prin mijloace nemotorizate, pe baza activității fizice umane;

²⁴ Directiva 2021/... de revizuire a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L [...]).

- (q) „sisteme TIC în domeniul transporturilor” înseamnă sisteme și aplicații de tehnologie a informației și comunicațiilor care utilizează tehnologii de informare, de comunicare, de navigare sau de poziționare/localizare, care permit prelucrarea, stocarea și schimbul de date și informații necesare pentru a gestiona în mod eficace infrastructura, mobilitatea și traficul în cadrul rețelei transeuropene de transport, pentru a transmite informații relevante către autorități și pentru a oferi servicii cu valoare adăugată cetățenilor, expeditorilor și operatorilor, inclusiv sisteme pentru o utilizare a rețelei în condiții de reziliență, securitate, siguranță, protecție a mediului și eficiență din punctul de vedere al capacității. Acestea includ sistemele, tehnologiile și serviciile menționate la literele (r)-(x) și pot include, de asemenea, dispozitive de bord, împreună cu componentele de infrastructură corespundente;
- (r) „sistem de transport inteligent” (STI) înseamnă un sistem astfel cum este definit la articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport²⁵;
- (s) „sisteme de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime” (VTMIS) înseamnă sisteme 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 sistemele de radiocomunicații, astfel cum se prevede în Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁶ și includ integrarea sistemelor naționale de informații maritime și de schimb prin SafeSeaNet;
- (t) „servicii de informații fluviale” (RIS) înseamnă tehnologii ale informației și comunicațiilor privind căile navigabile interioare, astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (a) din Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁷;
- (u) „mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim” (EMSWe) înseamnă cadrul juridic și tehnic pentru transmiterea electronică a informațiilor legate de obligațiile de raportare aplicabile în cazul escalelor în port efectuate în Uniune, care constă într-o rețea de ghișee unice naționale în domeniul maritim și alte componente armonizate, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului²⁸;

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

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

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

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

- (v) „sistem de management al traficului aerian/sistem de servicii de navigație aeriană” (sistemul ATM/ANS – *Air Traffic Management / Air Navigation Service System*) înseamnă sistemele și componentele utilizate pentru furnizarea managementului traficului aerian sau a serviciilor de navigație aeriană sau a ambelor;
- (w) „sistem european de management al traficului feroviar” (*European Rail Traffic Management System* – ERTMS) înseamnă sistemul definit la punctul 2.2 din anexa la Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei²⁹;
- (x) „sistem de comunicare radio ERTMS” înseamnă ERTMS de nivel 2 sau de nivel 3 care utilizează comunicațiile radio pentru a transmite autorizații de circulație unui tren, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei³⁰;
- (y) „sisteme de clasă B” înseamnă sisteme preexistente de protecție a trenurilor și de comunicații radio de voce, astfel cum sunt definite la punctul 2.2 din anexa la Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei;
- (z) „port maritim” înseamnă un spațiu terestru și maritim în care se regăsesc infrastructura și echipamentele necesare, în principal, primirii navelor, încărcării și descărcării acestora, depozitării mărfurilor, recepției și livrării mărfurilor respective, precum și îmbarcării și debarcării pasagerilor, echipajului și a altor persoane și orice altă infrastructură necesară pentru operatorii de transport în cadrul zonei portuare;
- (aa) „transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă circulația mărfurilor și a persoanelor pe mare între porturi situate în apele geografice ale statelor membre sau între un port situat în apele statelor membre și un port situat în apele unei țări terțe învecinate care au țărm la mările cuprinse între frontierele care delimitează Uniunea;
- (ab) „informații electronice referitoare la transportul de mărfuri” (eFTI) înseamnă comunicarea electronică, între operatorii economici și autoritățile competente, a informațiilor de reglementare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului³¹;
- (ac) „Cerul unic european” (*Single European Sky* – SES) înseamnă procedurile instituite în temeiul Regulamentelor (CE) nr. 549/2004³², (CE) nr. 550/2004³³, (CE) nr. 551/2004³⁴ și (UE) 2018/1139³⁵ ale Parlamentului European și ale Consiliului având drept obiective consolidarea normelor de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea

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

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

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

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

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

³⁴ Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

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

performanțelor generale ale managementului traficului aerian și ale serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general;

- (ad) „vertiport” înseamnă o zonă utilizată pentru aterizarea și decolarea aeronavelor cu decolare și aterizare verticală (*vertical take-off and landing* – VTOL);
- (ae) „spațioport” înseamnă o instalație pentru testarea și lansarea vehiculelor spațiale;
- (af) „proiectul SESAR” înseamnă un proiect în cadrul programului de cercetare privind ATM în contextul Cerului unic european, pilonul tehnologic al cadrului privind Cerul unic european (SES);
- (ag) „proiect feroviar european” înseamnă un proiect al întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei sau al predecesoarei acesteia, Shift2Rail;
- (ah) „plan general european de management al traficului aerian” înseamnă principalul instrument de planificare pentru modernizarea ATM, care definește prioritățile de dezvoltare și implementare necesare pentru realizarea SESAR, astfel cum a fost aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului³⁶;
- (ai) „structura de guvernanta a transportului feroviar de marfă” înseamnă organismele de guvernanta menționate la articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010;
- (aj) „întreținere” înseamnă activități care trebuie întreprinse în mod regulat, periodic sau în situații de urgență pentru ca activul să poată fi utilizat pe parcursul duratei sale preconizate de exploatare, în aceleași condiții de funcționare și de siguranță, în conformitate cu prezentul regulament;
- (ak) „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 trebuie să se bazeze pe evaluarea impactului asupra mediului efectuată în temeiul Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului³⁷;
- (al) „combustibili alternativi” înseamnă combustibili alternativi astfel cum sunt definiți la articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];
- (am) „spațiu de parcare sigur și securizat” înseamnă un spațiu de parcare accesibil conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport de mărfuri sau de persoane, care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului³⁸ și care a fost certificat în conformitate cu standardele și procedurile Uniunii, în temeiul articolului 8a alineatul (2) din regulamentul respectiv;
- (an) „sistem de cântărire în mers” înseamnă un sistem automat amplasat pe infrastructura rutieră în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule în circulație

³⁶ Decizia 2009/320/CE a Consiliului din 30 martie 2009 de aprobare a Planului general european de management al traficului aerian al proiectului de cercetare privind ATM în contextul cerului unic european (SESAR) (JO L 95, 9.4.2009, p. 41).

³⁷ Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 26, 28.1.2002, p. 1).

³⁸ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

asupra cărora există suspiciuni de depășire a limitelor de greutate relevante, în conformitate cu Directiva 96/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului³⁹.

Articolul 4

Obiectivele rețelei transeuropene de transport

1. Obiectivul general al dezvoltării rețelei transeuropene este de a institui o rețea multimodală la nivelul Uniunii, la standarde înalte de calitate.
2. Rețeaua transeuropeană de transport consolidează coeziunea socială, economică și teritorială a Uniunii și contribuie la crearea unui spațiu european unic al transporturilor care să fie durabil, eficient și rezilient, să sporească beneficiile utilizatorilor săi și să sprijine creșterea favorabilă incluziunii. Aceasta demonstrează o valoare adăugată europeană prin contribuția la realizarea obiectivelor prezentate în următoarele patru categorii:
 - (a) durabilitate, prin:
 - (i) promovarea mobilității cu emisii zero în conformitate cu obiectivele relevante ale Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂;
 - (ii) facilitarea utilizării pe scară mai largă a unor moduri de transport mai durabile, inclusiv prin dezvoltarea în continuare a unei rețele de transport feroviar de călători pe distanțe lungi de mare viteză și a unei rețele de transport feroviar de marfă pe deplin interoperabilă, a unei rețele fiabile de transport pe căi navigabile interioare și a unei rețele de transport maritim pe distanțe scurte la nivelul Uniunii;
 - (iii) creșterea protecției mediului;
 - (iv) reducerea costurilor externe, inclusiv a celor legate de mediu, sănătate, congestione a traficului și accidente;
 - (v) creșterea securității energetice;
 - (b) coeziune, prin:
 - (i) accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate;
 - (ii) reducerea decalajului care există între statele membre în ceea ce privește calitatea infrastructurii;
 - (iii) coordonarea eficientă, atât pentru traficul de călători, cât și pentru traficul de marfă, și existența unor conexiuni între infrastructura de transport pentru traficul pe distanțe lungi, pe de o parte, și pentru traficul regional și local și serviciile de transport în nodurile urbane, pe de altă parte;

³⁹

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

- (iv) o infrastructură de transport care să reflecte situațiile specifice din diferite părți ale Uniunii și care să prevadă o acoperire echilibrată a tuturor regiunilor europene;
- (c) eficiență, prin:
- (i) eliminarea blocajelor de infrastructură și remedierea legăturilor lipsă atât în cadrul infrastructurilor de transport, cât și la punctele de conexiune dintre acestea, pe teritoriile statelor membre și între acestea;
 - (ii) eliminarea blocajelor de natură funcțională, administrativă, tehnică și operațională în materie de interoperabilitate, inclusiv a lacunelor în materie de digitalizare;
 - (iii) interoperabilitatea rețelelor naționale, regionale și locale de transport;
 - (iv) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport, inclusiv în nodurile urbane;
 - (v) promovarea unui transport eficient din punct de vedere economic și de bună calitate, care contribuie la promovarea creșterii economice și a competitivității;
 - (vi) utilizarea mai eficientă a infrastructurilor noi și a celor existente aflate în funcțiune;
 - (vii) aplicarea unor concepte tehnologice și operaționale inovatoare, într-un mod rentabil;
- (d) creșterea beneficiilor pentru toți utilizatorii săi, prin:
- (i) asigurarea accesibilității pentru utilizatori și satisfacerea nevoilor acestora în materie de mobilitate și transport, ținând seama în special de nevoile persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate, inclusiv ale persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă și ale persoanelor care locuiesc în regiuni îndepărtate, inclusiv regiuni ultraperiferice și insule;
 - (ii) asigurarea unor standarde de siguranță și securitate de înaltă calitate, inclusiv a calității serviciilor pentru utilizatori, atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de marfă;
 - (iii) stabilirea unor cerințe privind infrastructura, în special în domeniul interoperabilității, siguranței și securității, care asigură calitatea, eficiența și durabilitatea serviciilor de transport accesibile și la prețuri convenabile;
 - (iv) sprijinirea mobilității adaptate la schimbările climatice și reziliente la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om și care asigură punerea eficientă și rapidă în practică a serviciilor de urgență și de salvare, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă;
 - (v) asigurarea rezilienței infrastructurii, în special pe tronsoanele transfrontaliere;
 - (vi) oferirea unor soluții alternative de transport, inclusiv utilizând alte moduri de transport, în cazul perturbărilor la nivelul rețelei.

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

1. Rețeaua transeuropeană de transport trebuie planificată, dezvoltată și exploatată într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, în conformitate cu cerințele de mediu aplicabile la nivelul Uniunii și la nivel național, prin:
 - (a) dezvoltarea de noi infrastructuri, îmbunătățirea și întreținerea infrastructurii de transport existente, în special prin includerea întreținerii pe întreaga durată de viață a infrastructurii în faza de planificare a construcției sau a îmbunătățirii infrastructurii, precum și prin menținerea în funcțiune a infrastructurii;
 - (b) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;
 - (c) instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru combustibili alternativi;
 - (d) implementarea de noi tehnologii și sisteme TIC în domeniul transporturilor având drept scop menținerea sau îmbunătățirea performanței infrastructurii;
 - (e) optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității și a traficului;
 - (f) luarea în considerare a unor posibile sinergii cu alte rețele, în special cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații;
 - (g) dezvoltarea unei infrastructuri verzi, durabile și reziliente la schimbările climatice, vizând reducerea la minimum a impactului negativ asupra sănătății cetățenilor care trăiesc la nivelul rețelei, asupra mediului, precum și a degradării ecosistemelor;
 - (h) luarea în considerare în mod adecvat a rezilienței rețelei de transport și a infrastructurii acesteia, în ceea ce privește atât schimbările climatice, cât și pericolele naturale și dezastrele provocate de om, precum și perturbările intenționate în vederea abordării acestor provocări;
 - (i) reziliența infrastructurii, în special pe tronsoanele transfrontaliere, asigurând reacția și redresarea rapidă în urma perturbărilor traficului.
2. În contextul planificării și dezvoltării rețelei transeuropene de transport, statele membre pot adapta alinierea detaliată a rutelor tronsoanelor în limitele indicate la articolul 56 alineatul (1) litera (e), luând în considerare circumstanțele specifice din diferitele părți ale Uniunii, cum ar fi caracteristicile topografice ale regiunilor în cauză și considerentele de mediu, asigurând în același timp respectarea dispozițiilor prezentului regulament.
3. Evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor se efectuează în conformitate cu Directiva 92/43/CEE a Consiliului⁴⁰ și cu Directivele 2000/60/CE⁴¹, 2001/42/CE⁴²,

⁴⁰ Directiva 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică (JO L 206, 22.7.1992, p. 7).

⁴¹ Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei (JO L 327, 22.12.2000, p. 1).

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

2002/49/CE⁴³, 2009/147/CE⁴⁴ și 2011/92/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului⁴⁵. În cazul proiectelor de interes comun pentru care evaluarea de mediu nu a fost încă efectuată la data intrării în vigoare a prezentului regulament, aceasta ar trebui să includă și evaluarea conformității cu principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative”.

Articolul 6

Dezvoltarea treptată a rețelei transeuropene de transport

1. Rețeaua transeuropeană de transport este dezvoltată treptat în trei etape: finalizarea unei rețele centrale până la 31 decembrie 2030, a unei rețele centrale extinse până în 31 decembrie 2040 și a rețelei globale până la 31 decembrie 2050. Aceasta se realizează, în special, prin implementarea unei structuri pentru rețeaua respectivă, bazată pe o abordare metodologică coerentă și transparentă, constând într-o rețea globală și într-o rețea centrală și o rețea centrală extinsă, cu noduri de transport și urbane ca puncte de legătură între rețelele de trafic pe distanțe lungi și rețelele de transport regional și local.
2. Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.
3. Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei transeuropene de transport dezvoltate în mod prioritar pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport.

Articolul 7

Coridoarele europene de transport

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

Articolul 8

Proiecte de interes comun

1. Proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin modernizarea infrastructurilor de transport existente sau prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a rețelei din punctul de vedere al resurselor.
2. Un proiect de interes comun:

⁴³ Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiental (JO L 189, 18.7.2002, p. 12).

⁴⁴ Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice (JO L 20, 26.1.2010, p. 7).

⁴⁵ Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 26, 28.1.2012, p. 1).

- (a) contribuie la îndeplinirea obiectivelor din cel puțin două dintre cele patru categorii prevăzute la articolul 4;
 - (b) are viabilitate economică, pe baza unei analize de rentabilitate socioeconomică;
 - (c) are o valoare adăugată europeană demonstrată.
3. Un proiect de interes comun înglobează întregul său ciclu, inclusiv studiile de fezabilitate și procedurile de autorizare, construirea, punerea în aplicare și evaluarea.
4. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că proiectele se derulează în conformitate cu dreptul relevant al Uniunii și cu dreptul intern, în special cu actele juridice ale Uniunii în materie de mediu, protecția climei, siguranță, securitate, concurență, ajutoare de stat, achiziții publice, sănătate publică și accesibilitate, precum și cu legislația în domeniul nediscriminării.
5. Comisia poate solicita statelor membre, prin intermediul unui act de punere în aplicare, să instituie o entitate unică pentru construirea și gestionarea proiectelor transfrontaliere de interes comun în domeniul infrastructurii. Coordonatorul european relevant are statut de observator în consiliul de administrație sau de supraveghere sau în cadrul ambelor entități unice.

Articolul 9

Cooperarea cu țările terțe

1. Uniunea poate coopera cu țările învecinate cu scopul de a conecta rețeaua transeuropeană de transport la rețelele lor de infrastructură în vederea consolidării creșterii economice și a competitivității, în special pentru:
- (a) promovarea extinderii sferei de aplicare a politicii privind rețeaua transeuropeană de transport la țările terțe;
 - (b) asigurarea legăturii dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele de transport ale țărilor terțe la punctele de trecere a frontierei, pentru garantarea fluidității fluxurilor de trafic, a verificărilor la frontieră, a supravegherii frontierelor și a altor proceduri de control la frontieră;
 - (c) finalizarea infrastructurii de transport din țări terțe care face legătura între părți ale rețelei transeuropene de transport din Uniune;
 - (d) promovarea interoperabilității dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele țărilor terțe;
 - (e) facilitarea transportului maritim și promovarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte cu țările terțe;
 - (f) facilitarea transportului pe căi navigabile interioare cu țările terțe;
 - (g) facilitarea transportului aerian cu țările terțe, cu scopul de a promova competitivitatea și creșterea economică eficientă și durabilă, inclusiv extinderea Cerului unic european și o mai bună cooperare în materie de gestionare a traficului aerian;
 - (h) conectarea și punerea în aplicare a sistemelor TIC în domeniul transporturilor în aceste țări.

2. Anexa IV prezintă hărți indicative ale rețelei transeuropene de transport extinse la anumite țări învecinate, indicând, după caz, o rețea centrală și o rețea globală în conformitate cu criteriile prevăzute în prezentul regulament.

CAPITOLUL II

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 10

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

1. Rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală:
 - (a) sunt cele indicate pe hărțile din anexa I și în listele din anexa II;
 - (b) sunt indicate în continuare prin descrierea componentelor infrastructurii;
 - (c) îndeplinesc cerințele privind infrastructurile de transport stabilite în prezentul capitol și în capitolele III și IV;
 - (d) constituie baza pentru identificarea proiectelor de interes comun.
2. Rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă cuprind acele părți ale rețelei globale dezvoltate în mod prioritar pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua transeuropeană de transport. Trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2021/1153 se interpretează ca incluzând „rețeaua centrală extinsă”, astfel cum este definită în prezentul regulament. Trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] se interpretează ca trimiteri la „rețeaua centrală”, astfel cum este definită în prezentul regulament. Trimiterile la „rețeaua globală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] se interpretează ca trimiteri la „rețeaua centrală extinsă” și la „rețeaua globală”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament.
3. Nodurile rețelei sunt prevăzute în anexa II și includ nodurile urbane, aeroporturile, porturile maritime și interioare, precum și terminalele feroviar-rutiere.
4. Statele membre adoptă măsurile adecvate pentru dezvoltarea rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale, în vederea respectării dispozițiilor relevante ale prezentului regulament până la datele prevăzute la articolul 6 alineatul (1), cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.

Articolul 11

Dispoziții generale privind coridoarele europene de transport

1. Coridoarele europene de transport sunt cele indicate pe hărțile din anexa III.
2. Statele membre adoptă măsurile adecvate pentru dezvoltarea coridoarelor europene de transport, în vederea respectării dispozițiilor prezentului regulament, până la 31 decembrie 2030 pentru infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală, cu excepția cazului în care se prevede altfel, și până la 31 decembrie 2040 pentru

infrastructura acestora care face parte din rețeaua centrală extinsă, cu excepția cazului în care se prevede altfel.

3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 din prezentul regulament pentru a modifica alinierea coridoarelor europene de transport din anexa III la prezentul regulament, pentru a ține seama, în special, de dezvoltarea principalelor fluxuri comerciale și de trafic sau de modificările substanțiale la nivelul rețelei.

Articolul 12

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

1. În contextul dezvoltării rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale, se acordă prioritate generală măsurilor necesare pentru:
 - (a) intensificarea activităților de transport de mărfuri și de persoane prin moduri de transport mai durabile, în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
 - (b) asigurarea unui nivel sporit de accesibilitate și conectivitate pentru toate regiunile Uniunii, ținând seama totodată de coeziunea teritorială și socială, precum și de situația specifică a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și a zonelor slab populate;
 - (c) asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității dintre acestea;
 - (d) remedierea legăturilor lipsă și înlăturarea blocajelor, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere;
 - (e) implementarea infrastructurii necesare asigurării unei circulații fără sincope a vehiculelor cu emisii zero;
 - (f) promovarea utilizării eficiente și durabile a infrastructurii și, după caz, creșterea capacității;
 - (g) menținerea în funcțiune a infrastructurii existente și îmbunătățirea sau menținerea nivelului său de calitate în ceea ce privește siguranța, securitatea, eficiența sistemului de transport și a operațiunilor de transport, rezistența la schimbările climatice și la dezastre, performanța de mediu și continuitatea fluxurilor de trafic;
 - (h) îmbunătățirea calității serviciilor și a condițiilor sociale pentru lucrătorii din transporturi, a accesibilității pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă și pentru alte persoane aflate în situații de vulnerabilitate;
 - (i) implementarea și instalarea sistemelor TIC pentru transport.
2. Pentru completarea măsurilor prevăzute la alineatul (1), se acordă o atenție deosebită măsurilor necesare pentru:
 - (a) contribuția la reducerea emisiilor din transporturi și la sporirea securității energetice prin promovarea utilizării vehiculelor și a navelor cu emisii zero și a combustibililor regenerabili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, prin instalarea infrastructurii corespunzătoare pentru combustibili alternativi;

- (b) atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier;
- (c) eliminarea barierelor de ordin administrativ, tehnic și operațional, în special în ceea ce privește interoperabilitatea rețelei transeuropene de transport;
- (d) optimizarea utilizării infrastructurii, în special prin gestionarea eficientă a capacității și a traficului, precum și prin creșterea performanței operaționale.

Articolul 13

Priorități generale pentru coridoarele europene de transport

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

- (a) dezvoltarea unei rețele de transport feroviar de marfă de înaltă performanță și pe deplin interoperabile la nivelul Uniunii;
- (b) dezvoltarea unei rețele de transport feroviar de călători de înaltă performanță, pe deplin interoperabile și de mare viteză, care să conecteze nodurile urbane la nivelul Uniunii;
- (c) dezvoltarea unui sistem fără sincope al infrastructurii aviatice, maritime și în materie de căi navigabile interioare;
- (d) dezvoltarea unei rețele de drumuri sigure și securizate, care beneficiază de o capacitate suficientă de infrastructuri pentru combustibili alternativi;
- (e) dezvoltarea unor soluții îmbunătățite în materie de transport multimodal și interoperabil;
- (f) integrarea intermodală a întregului lanț logistic, interconectându-se eficient în nodurile urbane și de transport;
- (g) implementarea infrastructurii necesare asigurării unei circulații fără sincope a vehiculelor cu emisii zero.

CAPITOLUL III

DISPOZIȚII SPECIFICE

SECȚIUNEA 1

Infrastructura de transport feroviar

Articolul 14

Componente ale infrastructurii

1. Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special:
 - (a) linii de cale ferată, inclusiv:
 - (i) fire de cale ferată;

- (ii) macazuri;
 - (iii) treceri la nivel;
 - (iv) linii secundare;
 - (v) tuneluri;
 - (vi) poduri;
 - (vii) infrastructură pentru atenuarea impactului asupra mediului;
- (b) gări, în conformitate cu prevederile anexei I, pentru transferul călătorilor în cadrul modului de transport feroviar, precum și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;
 - (c) infrastructuri de servicii feroviare, altele decât stațiile de călători, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (11) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁶, în special stații de triaj, stații de formare a trenurilor, infrastructuri de manevrare, linii de garare, infrastructuri de întreținere, alte infrastructuri tehnice, cum ar fi instalații de curățare și de spălare, infrastructuri de intervenție și de realimentare cu combustibil; de asemenea, include instalații de schimbare automată a ecartamentului pentru transportul feroviar;
 - (d) rute de acces feroviar și conexiuni feroviare pe ultimul kilometru cu terminale multimodale de marfă conectate pe calea ferată, inclusiv în aeroporturi și porturi interioare și maritime, precum și infrastructuri de servicii feroviare;
 - (e) elemente de control-comandă și semnalizare de cale;
 - (f) infrastructură energetică de cale;
 - (g) echipamente conexe;
 - (h) sisteme TIC în domeniul transporturilor.
2. Printre echipamentele tehnice asociate liniilor de cale ferată se pot număra sistemele de electrificare, echipamentele pentru urcarea și coborârea călătorilor și pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor în gări și terminale, precum și tehnologii inovatoare în faza de implementare.

Articolul 15

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

1. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei globale:
- (a) respectă dispozițiile Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁷ și măsurile sale de punere în aplicare, cu scopul de a asigura interoperabilitatea rețelei globale;
 - (b) respectă cerințele specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) adoptate în temeiul articolelor 4 și 5 din Directiva (UE) 2016/797, în conformitate cu

⁴⁶ Directiva 2012/34/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

⁴⁷ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

procedura prevăzută la articolul 7 alineatul (1) literele (b), (c), (d) și (e) din directiva respectivă;

- (c) respectă cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi].

2. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei globale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), până la 31 decembrie 2050:

- (a) este complet electrificată în ceea ce privește liniile de cale ferată și, în măsura în care acest lucru este necesar pentru operațiunile trenurilor electrice, în ceea ce privește liniile secundare;
- (b) stabilește ecartamentul nominal al căii pentru liniile feroviare noi la 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;
- (c) permite, fără o autorizație specială, o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 tone;
- (d) permite, fără o autorizație specială, exploatarea trenurilor de marfă cu o lungime a trenului de cel puțin 740 m [inclusiv locomotiva (locomotivele)]. Această cerință este îndeplinită dacă sunt respectate cel puțin următoarele condiții:
 - (i) pe tronsoanele cu linie dublă, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se poate aloca cel puțin 50 % din trasele pentru trenurile de marfă și cel puțin două trase pe oră și direcție;
 - (ii) pe tronsoanele cu o singură linie, trenurilor de marfă cu o lungime de cel puțin 740 m li se poate aloca cel puțin o trasă la fiecare două ore și pe direcție;
- (e) asigură un standard de cel puțin P400 în conformitate cu punctul 1.1.1.1.3.5 din tabelul 1 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei⁴⁸, fără nicio cerință suplimentară pentru autorizația specială de a furniza servicii.

3. Se aplică următoarele scutiri:

- (a) rețelele izolate sunt exceptate de la cerințele prevăzute la alineatul (2) literele (a), (c), (d) și (e);
- (b) la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda alte derogări prin intermediul unor acte de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele menționate la alineatul (2). Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică și pe o evaluare a impactului asupra interoperabilității. O derogare trebuie să respecte cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁹, să fie coordonată și convenită cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz.

⁴⁸ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/880/UE (JO L 139I, 27.5.2019, p. 312).

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

Articolul 16

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

1. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă dispozițiile articolului 15 alineatul (1).
2. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), până la 31 decembrie 2040:
 - (a) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a)-(e) și pe cele referitoare la o viteză operațională minimă constantă pe linie de 100 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe liniile aferente transportului de mărfuri din cadrul rețelei centrale extinse;
 - (b) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) în ceea ce privește liniile aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale extinse;
 - (c) permite o viteză minimă constantă pe linie de 160 km/h pentru trenurile de călători care circulă pe liniile aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale extinse;
În contextul construirii sau modernizării unei linii aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale extinse sau a anumitor tronsoane ale acesteia, statele membre efectuează un studiu pentru a analiza fezabilitatea și relevanța economică a unor viteze mai mari și construiesc sau modernizează în consecință linia, pentru transportul de mare viteză, în cazul în care fezabilitatea și relevanța economică a acestuia sunt demonstrate.
3. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), până la 31 decembrie 2030:
 - (a) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a)-(d) și pe cele referitoare la o viteză operațională minimă constantă pe linie de 100 km/h pentru trenurile de marfă care circulă pe liniile aferente transportului de mărfuri din cadrul rețelei centrale;
 - (b) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) în ceea ce privește liniile aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale;
4. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), până la 31 decembrie 2040:
 - (a) îndeplinește cerința prevăzută la articolul 15 alineatul (2) litera (e) privind liniile aferente transportului de mărfuri din cadrul rețelei centrale;
 - (b) îndeplinește cerința prevăzută la alineatul (2) litera (c) în ceea ce privește liniile aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale.
5. Se aplică următoarele scutiri:

- (a) rețelele izolate sunt exceptate de la cerințele prevăzute la alineatele (2), (3) și (4);
- (b) la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda alte derogări prin intermediul unor acte de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele menționate la alineatele (2)-(4). Orice derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică și pe o evaluare a impactului asupra interoperabilității. O derogare trebuie să respecte cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2016/797, să fie coordonată și convenită cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz.

Articolul 17

Sistemul european de management al traficului feroviar

1. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale extinse și a rețelei globale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), până la 31 decembrie 2040:
 - (a) este echipată cu sistemul ERTMS;
 - (b) sunt scoase din funcțiune sistemele de clasă B.
2. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (1) litera (a) până la 31 decembrie 2030.
3. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (1) litera (b) până la 31 decembrie 2040.
4. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), este echipată cu sistemul de comunicare radio ERTMS până la 31 decembrie 2050.
5. Statele membre se asigură că infrastructura feroviară a rețelei centrale, a rețelei centrale extinse și a rețelei globale, inclusiv conexiunile menționate la articolul 14 alineatul (1) litera (d), este echipată cu sistemul de comunicare radio ERTMS până la 31 decembrie 2025, în cazul construirii unei noi linii sau al modernizării sistemului de semnalizare.
6. La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda derogări prin intermediul unor acte de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele menționate la alineatele (1)-(5). Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică și pe o evaluare a impactului asupra interoperabilității. O derogare trebuie să respecte cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁰, să fie coordonată și convenită cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz.

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

Articolul 18

Cerințe operaționale pentru coridoarele europene de transport

1. Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, calitatea serviciilor furnizate de administratorii de infrastructură întreprinderilor feroviare, cerințele tehnice și operaționale pentru utilizarea infrastructurii și procedurile legate de controalele la frontieră nu constituie o piedică în calea îndeplinirii următoarelor valori-țintă de către performanța operațională a serviciilor de transport feroviar de marfă furnizate la nivelul liniilor de transport feroviar de marfă din cadrul coridoarelor europene de transport:
 - (a) pentru fiecare tronson transfrontalier intern al Uniunii, timpul de staționare în cazul tuturor trenurilor de marfă care trec frontiera nu depășește, în medie, 15 minute. Timpul de staționare în cazul unui tren pe un tronson transfrontalier înseamnă timpul suplimentar total de tranzit care poate fi atribuit existenței punctului de trecere a frontierei, indiferent de cauzele subiacente, cum ar fi controalele și procedurile polițienești la frontieră sau considerentele de natură infrastructurală, operațională, tehnică și administrativă, fără a lua în considerare timpul care nu poate fi atribuit trecerii frontierei, cum ar fi procedurile operaționale efectuate în cadrul infrastructurilor situate în apropierea punctului de trecere a frontierei, dar care nu sunt legate în mod intrinsec de acesta;
 - (b) cel puțin 90 % dintre trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră a unui coridor european de transport ajung la destinație sau la frontiera externă a Uniunii dacă destinația lor se află în afara Uniunii, la ora programată sau cu o întârziere mai mică de 30 de minute.
2. Statele membre modifică, după caz, acordurile de natură contractuală menționate la articolul 30 din Directiva 2012/34/UE și adoptă măsurile corespunzătoare în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 913/2010 pentru a atinge valorile-țintă prevăzute la primul paragraf literele (a) și (b).

Articolul 19

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare

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

- (a) atenuarea impactului zgomotului și al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice;
- (b) îmbunătățirea siguranței trecerilor la nivel;
- (c) după caz, conectarea infrastructurii de transport feroviar cu infrastructura porturilor căilor navigabile interioare;
- (d) sub rezerva analizei de rentabilitate socioeconomică, dezvoltarea infrastructurii pentru o lungime a trenului mai mare de 740 m și o sarcină pe osie de până la 1 500 m și 25,0 t în contextul construirii și modernizării liniilor de cale ferată destinate traficului de marfă;
- (e) dezvoltarea și implementarea tehnologiilor inovatoare pentru căile ferate, sprijinindu-se în special pe activitatea întreprinderii Shift2Rail și a

întreprinderilor comune pentru căile ferate ale Europei, în special exploatarea automată a trenurilor, gestionarea avansată a traficului și conectivitatea digitală pentru călători, pe baza sistemului ERTMS și a cuplelor automate digitale, precum și a conectivității 5G;

- (f) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii feroviare, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport;
- (g) dezvoltarea unor tehnologii inovatoare privind combustibilii alternativi pentru căile ferate, cum ar fi hidrogenul pentru tronsoanele care sunt exceptate de la cerința de electrificare.

SECȚIUNEA 2

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE

Articolul 20

Componente ale infrastructurii

1. Infrastructura pe căi navigabile interioare cuprinde, în special:
 - (a) râuri;
 - (b) canale;
 - (c) lacuri;
 - (d) infrastructuri conexe, precum ecluze, ascensoare, poduri, rezervoare și măsurile aferente de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora, care pot avea un impact pozitiv asupra navigației pe căi navigabile interioare;
 - (e) căi navigabile de acces și conexiuni pe ultimul kilometru cu terminale multimodale de marfă conectate prin căi navigabile interioare, în special în porturi interioare și maritime;
 - (f) locuri de ancorare și de repaus;
 - (g) porturi interioare, inclusiv infrastructura portuară de bază sub formă de bazine interioare, pereți de chei, dane, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri, infrastructuri de valorificare a terenului și infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare și în afara acesteia;
 - (h) echipamente conexe;
 - (i) sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv RIS;
 - (j) conexiunile porturilor interioare cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (k) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];

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

Articolul 21

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

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

Articolul 22

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală

1. Statele membre se asigură că porturile interioare din rețeaua centrală îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 21 alineatul (1) literele (a) și (b) până la 31 decembrie 2030 și cerințele prevăzute la articolul 21 alineatul (1) litera (c) până la 31 decembrie 2040.
2. Statele membre se asigură că rețeaua de căi navigabile interioare, inclusiv conexiunile menționate la articolul 20 alineatul (1) litera (e), este întreținută astfel

încât să permită navigarea eficientă, fiabilă și sigură pentru utilizatori, prin asigurarea unor cerințe și niveluri minime de servicii pentru căile navigabile și prin prevenirea deteriorării acestor cerințe minime sau a oricăruia dintre criteriile sale de bază definite (condiții de navigare corespunzătoare).

3. Statele membre se asigură, în special, că:

- (a) râurile, canalele, lacurile, porturile interioare și căile de acces ale acestora asigură o adâncime a canalului navigabil de cel puțin 2,5 m și o înălțime minimă sub podurile care nu sunt mobile de cel puțin 5,25 m la niveluri de referință definite ale apei, care sunt depășite un număr definit de zile pe an în medie statistică;

Nivelurile de referință ale apei se stabilesc pe baza numărului de zile pe an în care nivelul efectiv al apei a depășit nivelul de referință specificat al apei. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în care se precizează nivelurile de referință ale apei menționate la paragraful anterior pentru fiecare bazin hidrografic în parte. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 59 alineatul (3).

Atunci când specifică nivelurile de referință ale apei, Comisia ține seama de cerințele stabilite în convențiile internaționale și în acordurile încheiate între statele membre.

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

4. La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, derogări de la cerințele minime menționate la alineatul (3) litera (a). Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică, pe evaluarea constrângerilor specifice de natură geografică sau a constrângerilor semnificative de natură fizică și/sau pe evaluarea impactului potențial negativ asupra mediului și a biodiversității.

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

Statelor membre li se poate acorda o derogare în caz de forță majoră. Statele membre readuc condițiile de navigație la starea anterioară de îndată ce situația o permite.

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

Orice cerere de derogare este coordonată și convenită cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz.

5. Comisia adoptă acte de punere în aplicare în care se stabilesc cerințe ce completează cerințele minime stabilite în conformitate cu alineatul (3) litera (a) al doilea paragraf, pentru fiecare bazin hidrografic în parte. Aceste cerințe pot fi legate în special de:
- (a) parametri complementari pentru căile navigabile specifice râurilor cu curgere liberă;
 - (b) specificații pentru infrastructura căilor navigabile interioare;
 - (c) specificații pentru infrastructura porturilor interioare;
 - (d) zone de ancorare și servicii adecvate pentru utilizatorii comerciali;
 - (e) instalarea unei infrastructuri energetice alternative pentru a asigura accesul la combustibili alternativi la nivelul întregului coridor;
 - (f) cerințe privind aplicațiile digitale ale rețelei și procesele de automatizare;
 - (g) reziliența infrastructurii la schimbările climatice, la pericolele naturale și la dezastrele provocate de om sau la perturbările intenționate;
 - (h) introducerea și promovarea de noi tehnologii și inovații pentru combustibili și sisteme de propulsie cu consum de energie fără emisii de dioxid de carbon.

Actul de punere în aplicare menționat la primul paragraf se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 59 alineatul (3).

6. Comisia asigură o abordare coerentă în materie de aplicare a condițiilor de navigare corespunzătoare în Uniune și poate adopta orientări în acest sens. În contextul stabilirii cerințelor minime pentru literele (e) și (f), Comisia se asigură că interoperabilitatea dintre bazinele hidrografice nu este compromisă.

Articolul 23

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii căilor navigabile interioare

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

- (a) după caz, atingerea unor standarde mai ridicate de modernizare a căilor navigabile existente și de creare de noi căi navigabile, pentru a respecta cerințele pieței;
- (b) adoptarea unor măsuri de prevenire a inundațiilor și a secetei și de atenuare a consecințelor acestora;
- (c) promovarea transportului durabil, sigur și securizat pe căile navigabile interioare, inclusiv în nodurile urbane;
- (d) modernizarea și extinderea capacității infrastructurii necesare pentru operațiunile de transport atât în interiorul, cât și în afara zonei portuare;
- (e) promovarea și dezvoltarea măsurilor de îmbunătățire a performanței de mediu a transportului pe căi navigabile interioare și a infrastructurii de transport, inclusiv a navelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, precum și a măsurilor de atenuare a impactului asupra corpurilor de apă și a biodiversității dependente

de apă, în conformitate cu cerințele aplicabile în temeiul dreptului Uniunii sau al acordurilor internaționale relevante.

SECȚIUNEA 3

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT MARITIM ȘI SPAȚIUL MARITIM EUROPEAN

Articolul 24

Componente ale infrastructurii

1. Spațiul maritim european conectează și integrează componentele maritime descrise la alineatul (2) cu rețeaua terestră prin crearea sau modernizarea rutelor de transport maritim pe distanțe scurte între două sau mai multe porturi maritime de pe teritoriul Uniunii sau între unul sau mai multe porturi de pe teritoriul Uniunii și un port situat pe teritoriul unei țări terțe învecinate având un țărm la mările cuprinse între frontierele care delimitează Uniunea, precum și prin dezvoltarea porturilor maritime de pe teritoriul Uniunii și a conexiunilor lor cu hinterlandul pentru a asigura o integrare eficientă, viabilă și durabilă cu alte moduri de transport.
2. Spațiul maritim european constă în:
 - (a) infrastructura de transport maritim în zona portuară a rețelei centrale și a celei globale;
 - (b) acțiuni cu beneficii extinse care nu sunt legate de anumite porturi și de care spațiul maritim european și industria maritimă beneficiază în mare măsură, cum ar fi sprijinirea activităților care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului (spargerea gheții), sistemele TIC în domeniul transporturilor și studiile hidrografice.
3. Infrastructura de transport maritim menționată la alineatul (2) litera (a) cuprinde, în special:
 - (a) porturi maritime, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiuni de transport în interiorul zonei portuare;
 - (b) infrastructura portuară de bază, cum ar fi bazine interioare, pereți de chei, dane, debarcadere, docuri, diguri, rambleuri și infrastructuri de valorificare a terenului;
 - (c) canale maritime;
 - (d) dispozitive de asistență la navigație;
 - (e) căi de acces în port, șenale navigabile și ecluze;
 - (f) diguri sparge-val;
 - (g) conexiunile porturilor cu rețeaua transeuropeană de transport a celorlalte moduri de transport;
 - (h) sisteme TIC în domeniul transporturilor, inclusiv EMSWe și VTMISS;

- (i) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];
 - (j) echipamente asociate, printre care se numără, în special, echipamente pentru gestionarea traficului și a încărcăturilor, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, pentru îmbunătățirea eficienței energetice, pentru reducerea zgomotului și utilizarea combustibililor alternativi, precum și echipamente care asigură navigabilitatea pe tot parcursul anului, inclusiv cele pentru spargerea gheții, pentru prospectări hidrologice, precum și pentru dragarea principală și protejarea portului și a căilor de acces în port;
 - (k) infrastructura necesară pentru operațiunile „fără deșeuri” și pentru măsurile privind economia circulară.
4. Un port maritim este considerat parte din rețeaua globală în cazul în care este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:
- (a) volumul său 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 său total anual de marfă manipulată – fie în vrac, fie individual – depășește 0,1 % din volumul total anual al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Uniunii. Cifra de referință pentru acest volum total este reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă și publicată de Eurostat;
 - (c) este situat pe o insulă și reprezintă singurul punct de acces la o regiune NUTS 3 din rețeaua globală;
 - (d) este situat într-o regiune ultraperiferică sau periferică, în afara unei suprafețe cu raza de 200 de km de la cel mai apropiat port din rețeaua globală.

Articolul 25

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

1. Statele membre se asigură că:
- (a) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată în porturile maritime din cadrul rețelei globale în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];
 - (b) porturile maritime din cadrul rețelei globale sunt echipate cu infrastructura necesară pentru îmbunătățirea performanței de mediu a navelor în porturi, printre altele, instalații de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, în conformitate cu Directiva (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului⁵²;

⁵²

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

- (c) Sistemele VTMISS și SafeSeaNet sunt implementate în conformitate cu Directiva 2002/59/CE;
 - (d) ghișeele unice naționale în domeniul maritim sunt implementate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2019/1239.
2. Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050:
- (a) porturile maritime din cadrul rețelei globale vor fi conectate la infrastructura feroviară și rutieră și, acolo unde este posibil, la căile navigabile interioare, cu excepția cazurilor în care anumite constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică împiedică astfel de conexiuni;
 - (b) orice port maritim din cadrul rețelei globale care deservește traficul de marfă oferă cel puțin un terminal multimodal de marfă care este deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii;
 - (c) canalele maritime, șenalele navigabile și estuarele fac legătura între două mări sau oferă acces de la mare la porturile maritime și corespund cel puțin căilor navigabile interioare ce îndeplinesc cerințele prevăzute la articolul 22;
 - (d) porturile maritime din cadrul rețelei globale conectate la căile navigabile interioare sunt echipate cu o capacitate specifică de gestionare a navelor de navigație interioară.
3. La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, derogări de la cerințele minime menționate la alineatul (2). Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică, pe evaluarea constrângerilor specifice de natură geografică sau a constrângerilor semnificative de natură fizică și/sau pe evaluarea impactului potențial negativ asupra mediului și a biodiversității.

Articolul 26

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală

- 1. Statele membre se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale respectă dispozițiile articolului 25 alineatul (1).
- 2. Statele membre se asigură că infrastructura de transport maritim a rețelei centrale îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 25 alineatul (2) până la 31 decembrie 2030.
- 3. La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, derogări de la cerințele minime menționate la alineatul (2). Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică, pe evaluarea constrângerilor specifice de natură geografică sau a constrângerilor semnificative de natură fizică și/sau pe evaluarea impactului potențial negativ asupra mediului și a biodiversității.

Articolul 27

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii maritime

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

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

SECȚIUNEA 4

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT RUTIER

Articolul 28

Componente ale infrastructurii

1. Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special:
 - (a) căi rutiere, inclusiv:
 - (i) poduri;
 - (ii) tuneluri;
 - (iii) joncțiuni;
 - (iv) intersecții;
 - (v) bretele rutiere;
 - (vi) benzi de urgență;
 - (vii) zone de parcare și spații de servicii, inclusiv zone de parcare sigure și securizate pentru vehiculele comerciale;

- (viii) sisteme de cântărire în mers;
 - (ix) infrastructura legată de instalațiile pentru combustibili alternativi, în deplină conformitate cu cerințele Regulamentului (UE)[...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];
 - (x) infrastructură pentru atenuarea impactului asupra mediului;
 - (b) echipamente conexe;
 - (c) sisteme TIC în domeniul transporturilor;
 - (d) rute de acces și conexiuni pe ultimul kilometru cu terminalele multimodale de marfă;
 - (e) conexiunile terminalelor de marfă și ale platformelor logistice cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (f) terminale de autobuz.
2. Căile rutiere 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 și să comunice cu alte moduri de transport.
3. Printre echipamentele asociate căilor rutiere se pot număra în special echipamentele pentru gestionarea traficului, informare și îndrumare rutieră, pentru perceperea taxelor de trecere sau de utilizare, pentru garantarea siguranței rutiere, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, pentru realimentare sau reîncărcarea vehiculelor cu propulsie alternativă, precum și pentru parcare în condiții de siguranță și securitate a vehiculelor comerciale.

Articolul 29

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua globală

1. Statele membre se asigură că:
- (a) siguranța infrastructurii de transport rutier este asigurată, monitorizată și îmbunătățită, după caz, în conformitate cu Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵³;
 - (b) căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la cel mai înalt nivel de siguranță a traficului, în special prin punerea în aplicare a celor mai recente tehnologii;
 - (c) căile rutiere sunt proiectate, construite sau modernizate și întreținute la cel mai înalt nivel de protecție a mediului, inclusiv, după caz, prin suprafețe de drum cu emisii sonore reduse și prin colectarea, tratarea și eliberarea scurgerilor de apă;
 - (d) tunelurile rutiere cu lungimea de peste 500 m respectă dispozițiile Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁴;

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

- (e) dacă este necesar, interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră este asigurată în conformitate cu Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁵ și cu Regulamentul de punere în aplicare C/2019/9080 al Comisiei⁵⁶ și cu Regulamentul delegat C/2019/8369 al Comisiei⁵⁷;
 - (f) după caz, taxele de trecere sau de utilizare sunt percepute în conformitate cu Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵⁸;
 - (g) orice sistem de transport inteligent cu privire la infrastructura de transport rutier respectă dispozițiile Directivei (UE) [...] privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente și este implementat în conformitate cu actele delegate adoptate în temeiul directivei respective⁵⁹;
 - (h) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată la nivelul rețelei de drumuri în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi].
2. Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2050, infrastructura rutieră a rețelei globale îndeplinește următoarele cerințe:
- (a) calea rutieră este proiectată, construită sau modernizată în mod special pentru traficul rutier și:
 - (i) cu excepția punctelor speciale sau a anumitor situații temporare, 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 se intersectează la același nivel cu niciun drum, cu nicio cale ferată sau linie de tramvai, pistă de biciclete sau cale pietonală și
 - (iii) nu deserveste proprietățile care o mărginesc.
 - (b) spațiile de servicii sunt disponibile la o distanță maximă de 60 km unul de celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare, echipamente de siguranță și securitate, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate;
 - (c) zonele de parcare sigure și securizate sunt disponibile la o distanță maximă de 100 km una de cealaltă, asigurând un spațiu de parcare suficient pentru

⁵⁵ Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2019 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (JO L 91, 29.3.2019, p. 45).

⁵⁶ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/204 al Comisiei din 28 noiembrie 2019 privind obligațiile detaliate ale furnizorilor serviciului european de taxare rutieră electronică, conținutul minim al declarației privind domeniul serviciului european de taxare rutieră electronică, interfețele electronice și cerințele pentru elementele constitutive de interoperabilitate și de abrogare a Deciziei 2009/750/CE (JO L 43, 17.2.2020, p. 49).

⁵⁷ Regulamentul Delegat (UE) 2020/203 al Comisiei din 28 noiembrie 2019 privind clasificarea vehiculelor, obligațiile utilizatorilor serviciului european de taxare rutieră electronică, cerințele privind elementele constitutive de interoperabilitate și criteriile minime de eligibilitate pentru organismele notificate (JO L 43, 17.2.2020, p. 41).

⁵⁸ Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42).

⁵⁹ Directiva 2021/... de revizuire a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L [...]).

vehiculele comerciale și respectând cerințele prevăzute la articolul 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2020/1054⁶⁰;

- (d) sistemele de cântărire în mers sunt instalate la o distanță maximă de 300 km unul de celălalt. Sistemele de cântărire în mers permit identificarea vehiculelor și a ansamblurilor de vehicule asupra cărora există suspiciuni de depășire a greutăților maxime autorizate prevăzute în Directiva 96/53/CE.
- 3. Statele membre asigură, până la 31 decembrie 2030, instalarea sau utilizarea mijloacelor de detectare a evenimentelor sau a condițiilor legate de siguranță și colectarea datelor relevante în materie de trafic rutier, în scopul furnizării de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră, astfel cum sunt definite în Regulamentul delegat (UE) 886/2013 al Comisiei⁶¹.
- 4. La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, derogări de la cerința menționată la alineatul (2) litera (a), în special în cazul în care densitatea traficului nu depășește 10 000 de vehicule pe zi în ambele direcții sau în cazul în care există constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică, în condiții corespunzătoare de siguranță. Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică, pe evaluarea constrângerilor specifice de natură geografică sau a constrângerilor semnificative de natură fizică și/sau pe evaluarea impactului potențial negativ al investițiilor asupra mediului și a biodiversității.

Articolul 30

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

- 1. Statele membre se asigură că infrastructura rutieră a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse respectă dispozițiile articolului 29 alineatul (1).
- 2. Statele membre se asigură că infrastructura rutieră a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 29 alineatul (2) literele (a), (c) și (d) până la 31 decembrie 2040.
- 3. Statele membre se asigură că infrastructura rutieră a rețelei centrale și a rețelei centrale extinse îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 29 alineatul (2) litera (b) până la 31 decembrie 2030.
- 4. Statele membre se asigură că infrastructura rutieră a rețelei centrale îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 29 alineatul (3) până la 31 decembrie 2025.

⁶⁰ Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO L 249, 31.7.2020, p. 1).

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

5. La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, derogări de la cerința menționată la articolul 29 alineatul (2) litera (a), în special în cazul în care densitatea traficului nu depășește 10 000 de vehicule pe zi în ambele direcții sau în cazul în care există constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică, în condiții corespunzătoare de siguranță. Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică, pe evaluarea constrângerilor specifice de natură geografică sau a constrângerilor semnificative de natură fizică și/sau pe evaluarea impactului potențial negativ al investițiilor asupra mediului și a biodiversității.

Articolul 31

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere

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

- (a) îmbunătățirea și promovarea siguranței rutiere, luând în considerare nevoile utilizatorilor vulnerabili și ale utilizatorilor drumurilor în întreaga lor diversitate, în special ale persoanelor cu mobilitate redusă;
- (b) reducerea congestionării pe drumurile existente, în special prin gestionarea inteligentă a traficului, inclusiv prin tarife sau taxe de congestionare dinamice, care variază în funcție de momentul zilei sau al săptămânii ori în funcție de anotimp;
- (c) introducerea de tehnologii inovatoare pentru a îmbunătăți controlul conformității cu cadrul juridic al Uniunii în domeniul transportului rutier, inclusiv instrumente inteligente și automatizate de asigurare a respectării legislației și infrastructura de comunicații 5G;
- (d) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii rutiere, asigurarea continuității și accesibilității pistelor pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport.

SECȚIUNEA 5

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT AERIAN

Articolul 32

Componente ale infrastructurii

1. Infrastructura de transport aerian cuprinde, în special:
- (a) spațiul aerian, rute și căi aeriene;
 - (b) aeroporturi, inclusiv infrastructura și echipamentele necesare pentru operațiunile la sol și de transport în interiorul zonei aeroportuare, al vertiporturilor și al spațiporturilor;

- (c) conexiunile aeroporturilor cu celelalte moduri de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport;
 - (d) sistemele ATM/ANS și echipamentele conexe, inclusiv echipamentele spațiale;
 - (e) infrastructura legată de combustibilii alternativi și alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];
 - (f) infrastructura pentru producția la fața locului de combustibili alternativi și pentru îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor care afectează mediul climatic, înconjurător și fonic, generate de aeroporturi sau de operațiuni aeroportuare conexe, cum ar fi serviciile de *handling* la sol, operațiunile cu aeronave și transportul terestru de călători;
 - (g) infrastructura utilizată pentru colectarea separată a deșeurilor, prevenirea generării de deșeuri și activități în domeniul economiei circulare.
2. Un aeroport este considerat parte din rețeaua globală în cazul în care îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:
- (a) pentru aeroporturile de marfă, volumul anual total al mărfurilor este de cel puțin 0,2 % din volumul anual total al mărfurilor din toate aeroporturile Uniunii;
 - (b) pentru aeroporturile de 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 aeroport din rețeaua globală sau în afara unei raze de 200 km dacă în regiunea în care este situat există o linie feroviară de mare viteză.
- Volumul anual total al călătorilor și volumul anual total al mărfurilor se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate de Eurostat.

Articolul 33

Cerințe privind infrastructura de transport pentru rețeaua centrală și rețeaua globală

1. Statele membre se asigură că:
- (a) aeroporturile rețelei centrale sunt conectate la rețeaua de transport feroviar pe distanțe lungi, inclusiv rețeaua feroviară de mare viteză, precum și la infrastructura de transport rutier a rețelei transeuropene de transport până la 31 decembrie 2030, cu excepția cazurilor în care anumite constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică împiedică astfel de conexiuni;
 - (b) aeroporturile rețelei globale care înregistrează un volum anual total al traficului de călători de peste patru milioane de persoane sunt conectate la rețeaua de transport feroviar pe distanțe lungi, inclusiv rețeaua feroviară de mare viteză, precum și la infrastructura de transport rutier a rețelei transeuropene de transport până la 31 decembrie 2050, cu excepția cazurilor în care anumite constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică împiedică astfel de conexiuni;

- (c) orice aeroport situat pe teritoriul lor oferă cel puțin un terminal deschis tuturor operatorilor și utilizatorilor, fără discriminare, și care aplică tarife transparente și nediscriminatorii;
 - (d) standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, astfel cum au fost adoptate de Uniune în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului⁶², se aplică infrastructurii de transport aerian;
 - (e) infrastructura pentru gestionarea traficului aerian permite implementarea Cerului unic european, în conformitate cu Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (UE) 2018/1139, în ceea ce privește operațiunile de transport aerian, cu scopul de a îmbunătăți performanța și durabilitatea sistemului aviatic european, a normelor de punere în aplicare și a specificațiilor în vigoare la nivelul Uniunii;
 - (f) infrastructura pentru combustibili alternativi este instalată la nivelul aeroporturilor în deplină conformitate cu cerințele definite în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];
 - (g) infrastructura de transport aerian asigură alimentarea cu aer condiționat a aeronavelor staționare.
2. La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda derogări prin intermediul unor acte de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele menționate la alineatul (1) literele (a), (b), (c) și (g). Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică sau este legată de constrângeri specifice de natură geografică sau de constrângeri semnificative de natură fizică, inclusiv de inexistența unui sistem feroviar pe teritoriul respectiv.

Articolul 34

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport aerian

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

- (a) creșterea eficienței energetice și operaționale la nivelul aeroporturilor;
- (b) sprijinirea implementării Cerului unic european și a sistemelor interoperabile, în special a celor dezvoltate de proiectul SESAR în conformitate cu Planul general european pentru ATM;
- (c) îmbunătățirea proceselor de digitalizare și automatizare, în special în vederea creșterii nivelului de siguranță și securitate;
- (d) îmbunătățirea interconexiunilor multimodale între aeroporturi și infrastructurile altor moduri de transport, precum și între aeroporturi și nodurile urbane, după caz;

⁶² 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).

- (e) îmbunătățirea durabilității și reducerea impactului asupra mediului climatic, înconjurător și fonic, în special prin introducerea de noi tehnologii și inovații, combustibili alternativi, aeronave cu emisii zero și cu emisii scăzute și infrastructuri cu emisii zero și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

SECȚIUNEA 6

INFRASTRUCTURA PENTRU TERMINALE MULTIMODALE DE MARFĂ

Articolul 35

Identificarea terminalelor multimodale de marfă

1. Terminalele multimodale de marfă din cadrul rețelei transeuropene de transport sunt terminale:
 - (a) situate în porturile maritime ale rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II;
 - (b) situate în porturile interioare ale rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II;
 - (c) situate în interiorul sau în vecinătatea unui nod urban;
 - (d) clasificate ca terminale feroviar-rutiere ale rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II.
2. Statele membre se asigură că există o capacitate suficientă de terminale multimodale de marfă care deservește rețeaua transeuropeană de transport, acoperind fluxurile de trafic actuale și viitoare, în special fluxurile care deservește nodurile urbane, centrele industriale, porturile și nodurile logistice.
3. În termen de doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, statele membre efectuează o analiză de piață și perspectivă privind terminalele multimodale de marfă aflate pe teritoriul lor. Această analiză vizează cel puțin:
 - (a) examinarea fluxurilor actuale și viitoare de trafic al mărfurilor, inclusiv fluxurile de trafic al mărfurilor transportate pe cale rutieră;
 - (b) identificarea terminalelor multimodale de marfă existente în cadrul rețelei transeuropene de transport de pe teritoriul lor și evaluarea necesității unor noi terminale multimodale de marfă sau a unei capacități suplimentare de transbordare la nivelul terminalelor existente;
 - (c) analizarea modului în care se poate asigura distribuția adecvată a terminalelor multimodale de marfă având o capacitate de transbordare adecvată pentru a răspunde nevoilor identificate la litera (b). Sunt avute în vedere terminalele situate în zonele de frontieră ale statelor membre învecinate.

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

4. Pe baza analizei menționate la alineatul (3), statele membre elaborează un plan de acțiune pentru dezvoltarea unei rețele de terminale multimodale de marfă. Rezultatele analizei și planul de acțiune sunt prezentate Comisiei în termen de cel

mult șase luni de la finalizarea analizei, împreună cu o listă a terminalelor feroviar-rutiere pe care statul membru propune să le adauge în anexele I și II.

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

Articolul 36

Componente ale infrastructurii

Terminalele multimodale de marfă cuprind, în special:

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

Articolul 37

Cerințe privind infrastructura de transport

1. Statele membre se asigură, în mod echitabil și fără discriminare, că terminalele multimodale de marfă menționate la articolul 35 alineatul (1):
- (a) sunt conectate la modurile de transport disponibile în zonă, acolo unde este posibil, cu excepția cazului în care acest lucru nu este justificat în termeni de rentabilitate socioeconomică;
 - (b) sunt echipate cu cel puțin o stație de reîncărcare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 43 din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], dedicată deservirii vehiculelor grele de marfă, până la 31 decembrie 2030;
 - (c) sunt echipate cu instrumente digitale pentru a asigura, până la 31 decembrie 2030:

- (i) operațiuni eficiente la nivelul terminalelor, cum ar fi porți fotosensibile, un sistem de operare la nivelul terminalelor, sisteme de înregistrare digitală a mecanicului de locomotivă la intrare/ieșire, camere sau alți senzori instalați pe echipamentele de transbordare, precum și sisteme de camere video pe partea căii ferate;
 - (ii) asigurarea fluxurilor de informații în cadrul unui terminal și între modurile de transport aflate de-a lungul lanțului logistic și al terminalului.
2. Statele membre se asigură, în mod echitabil și fără discriminare, că, până la 31 decembrie 2030, terminalele multimodale de marfă menționate la articolul 35 alineatul (1) și care sunt conectate la rețeaua feroviară pot gestiona toate tipurile de unități de încărcare intermodale dacă sunt clasificate ca terminale intermodale și dacă efectuează transbordări verticale.
 3. Statele membre se asigură, în mod echitabil și fără discriminare, că, până la 31 decembrie 2040, terminalele multimodale de marfă menționate la articolul 35 alineatul (1) și care sunt conectate la rețeaua feroviară pot facilita rularea trenurilor cu o lungime de 740 m fără a fi necesare manevre sau, dacă acest lucru nu este viabil din punct de vedere economic, se asigură că sunt adoptate măsuri adecvate pentru a îmbunătăți eficiența operațională a rulării trenurilor cu o lungime de 740 m, cum ar fi extinderea și electrificarea liniilor secundare de plecare și de sosire, adaptarea sistemelor de semnalizare și îmbunătățirea configurației șinelor.
 4. Statele membre se asigură, în mod echitabil și fără discriminare, că, până la 31 decembrie 2050, terminalele multimodale de marfă menționate la articolul 35 alineatul (1) și care sunt conectate la rețeaua feroviară pot opera orice tren cu o lungime de 740 m fără a fi necesare manevre.
 5. La cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, derogări de la obligațiile prevăzute la alineatele (1)-(4), în cazul în care investițiile în infrastructură nu pot fi justificate în termeni de rentabilitate socioeconomică, în special atunci când terminalul este situat într-o zonă cu acces restricționat din punct de vedere spațial.

Articolul 38

Priorități suplimentare pentru dezvoltarea infrastructurii multimodale de transport

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

- (a) facilitarea interconexiunilor între diverse moduri de transport;
- (b) eliminarea principalelor bariere tehnice și administrative din calea transportului multimodal, inclusiv prin punerea în aplicare a eFTI;
- (c) dezvoltarea bunei circulații a informațiilor care să permită furnizarea de servicii de transport în cadrul sistemului transeuropean de transport;
- (d) facilitarea interoperabilității pentru schimbul de date, accesul la date și reutilizarea datelor în cadrul modurilor de transport și între acestea;

- (e) promovarea, după caz, a faptului că liniile secundare private din rețeaua transeuropeană de transport permit gestionarea trenurilor cu o lungime de 740 m fără a fi necesare manevre.

SECȚIUNEA 7

NODURI URBANE

Articolul 39

Componente ale nodurilor urbane

1. Un nod urban cuprinde, în special:
 - (a) infrastructura de transport în nodul urban care face parte din rețeaua transeuropeană de transport, inclusiv rutele ocolitoare, și care sporește performanța rețelei transeuropene de transport;
 - (b) punctele de acces la rețeaua transeuropeană de transport, în special stațiile feroviare multimodale, terminalele multimodale de marfă, porturile sau aeroporturile;
 - (c) conexiunile pe primul și ultimul kilometru între punctele de acces și către acestea.
2. Nodurile urbane ale rețelei transeuropene de transport sunt enumerate în anexa II.

Articolul 40

Cerințe privind nodurile urbane

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

- (a) disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru combustibili alternativi, inclusiv în platformele logistice și pentru transportul public, în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi];
- (b) până la 31 decembrie 2025:
 - (i) adoptarea unui plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) în conformitate cu anexa V, care include în special măsuri de integrare a diverselor moduri de transport, de promovare a unei mobilități eficiente cu emisii zero, inclusiv a unei logistici urbane durabile și cu emisii zero, de reducere a poluării atmosferice și fonice și care are în vedere fluxurile transeuropene de transport pe distanțe lungi;
 - (ii) colectarea și transmiterea către Comisie a datelor privind mobilitatea urbană pentru fiecare nod urban în parte, care să vizeze cel puțin emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, accidentele și vătămările corporale, ponderea modală și accesul la serviciile de mobilitate, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică. Ulterior, aceste date se transmit anual;
- (c) până la 31 decembrie 2030:

- (i) pentru transportul de călători: interconectarea durabilă, fără sincope și sigură a infrastructurilor feroviare, rutiere, aeriene, a modurilor active de transport și, după caz, a infrastructurilor de transport pe căi navigabile interioare și maritime;
 - (ii) pentru transportul de călători: posibilitatea călătorilor de a avea acces la informații, de a-și rezerva și plăti călătoriile, precum și de a-și genera biletele prin intermediul serviciilor de mobilitate digitală multimodală;
 - (iii) pentru transportul de marfă: interconectarea durabilă, fără sincope și sigură a infrastructurilor feroviare, rutiere și, după caz, a infrastructurilor de transport pe căi navigabile interioare, aeriene și maritime, precum și conexiunile adecvate cu platformele și instalațiile logistice;
 - (iv) dezvoltarea unor noduri multimodale de călători pentru a facilita conexiunile pe primul și ultimul kilometru echipate cu cel puțin o stație de reîncărcare, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 43 din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], dedicată deservirii vehiculelor grele de marfă;
- (d) până la 31 decembrie 2040: dezvoltarea a cel puțin unui terminal multimodal de marfă care să permită o capacitate suficientă de transbordare în interiorul nodului urban sau în apropierea acestuia.

Comisia adoptă, în termen de cel mult un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, un act de punere în aplicare care stabilește o metodologie pentru datele menționate la litera (b) punctul (ii) care trebuie colectate de statele membre. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 59 alineatul (3).

Articolul 41

Priorități suplimentare pentru nodurile urbane

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

- (a) interconectarea fără sincope dintre infrastructura rețelei transeuropene de transport și infrastructura de transport regional și local;
- (b) atenuarea expunerii zonelor urbane la efectele negative ale tranzitului feroviar și rutier, care poate include rute ocolitoare;
- (c) promovarea unui transport și a unei mobilități eficiente, cu un nivel de zgomot scăzut și cu emisii zero, inclusiv crearea unor flote urbane verzi;
- (d) creșterea ponderii modale a transportului public și a modurilor active de transport;
- (e) schimbul digital de informații în materie de transport și trafic între centrele de gestionare a traficului urban și neurban și cu entitățile care furnizează servicii de informare, în conformitate cu standardele ISO/CEN.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII PENTRU UN TRANSPORT INTELIGENT ȘI REZILIENT

Articolul 42

Sisteme TIC în domeniul transporturilor

1. Sistemele TIC în domeniul transporturilor permit gestionarea capacității și a traficului și schimbul de informații în cadrul modurilor de transport și între acestea pentru operațiunile de transport multimodal și pentru serviciile de transport cu valoare adăugată, îmbunătățirea rezilienței, a siguranței, a securității și a performanței operaționale și de mediu, reducerea congestionării, precum și simplificarea procedurilor administrative. De asemenea, sistemele TIC în domeniul transporturilor facilitează conexiunea neîntreruptă dintre infrastructură și activele mobile.
2. Sistemele TIC în domeniul transporturilor sunt implementate la nivelul întregii Uniuni, pentru a asigura prezența unui set de capacități de bază interoperabile în toate statele membre.
3. Sistemele TIC în domeniul transporturilor menționate la prezentul articol includ:
 - (a) pentru căile ferate: sistemul ERTMS, aplicații telematice pentru serviciile de transport de marfă și de călători, astfel cum sunt menționate în specificația tehnică de interoperabilitate, precum și alte îmbunătățiri în materie de digitalizare, în special performanțele întreprinderii Shift2Rail și ale întreprinderilor comune pentru căile ferate ale Europei;
 - (b) pentru căile navigabile interioare: RIS;
 - (c) pentru transportul rutier: STI;
 - (d) pentru transportul maritim: pentru serviciile VTMS de gestionare a traficului maritim și pentru schimbul de informații, mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim (EMSW);
 - (e) pentru transportul aerian: sistemele ATM/ANS, în special cele care rezultă din proiectul SESAR;
 - (f) pentru transportul multimodal: eFTI, spațiul european al datelor privind mobilitatea și cadre care facilitează schimbul de date între întreprinderi pentru transparența și optimizarea lanțului de aprovizionare.

Articolul 43

Servicii de transport de marfă durabile

1. Statele membre promovează proiectele de interes comun care, pe de o parte, oferă servicii eficiente de transport de marfă ce utilizează infrastructura rețelei transeuropene de transport și, pe de altă parte, contribuie la reducerea emisiilor de 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 legăturilor de transport maritim pe distanțe scurte, al sistemelor TIC în domeniul transporturilor și prin crearea infrastructurii auxiliare, necesare pentru realizarea în principal a obiectivelor privind mediul și siguranța ale acestor servicii, precum și prin instituirea de structuri de guvernare corespunzătoare;
 - (c) facilitarea operațiunilor de servicii de transport multimodal, inclusiv a fluxurilor de informații aferente necesare, și îmbunătățirea cooperării dintre participanții la lanțul logistic, inclusiv expeditorii, operatorii, furnizorii de servicii și clienții acestora;
 - (d) stimularea eficienței în materie de resurse și a operațiunilor cu emisii scăzute și cu emisii zero, în special în domenii precum tehnologiile, operațiunile, tracțiunea vehiculelor, condusul/propulsia, planificarea sistemelor și a operațiunilor;
 - (e) îmbunătățirea legăturilor cu cele mai vulnerabile și izolate părți ale Uniunii, în special cu regiunile ultraperiferice și cu alte regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase, precum și cu zonele slab populate.
2. Statele membre promovează implementarea de servicii de transport inovatoare, inclusiv prin intermediul spațiului maritim european, al sistemelor TIC și prin crearea infrastructurii auxiliare, necesare pentru realizarea obiectivelor privind mediul și siguranța ale acestor servicii, precum și prin instituirea de structuri de guvernare corespunzătoare.

Articolul 44

Noile tehnologii și inovarea

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

- (a) sprijinirea și promovarea decarbonizării transporturilor, prin tranziția către vehicule, nave și aeronave cu emisii zero și cu emisii scăzute și către alte tehnologii în materie de transport și de rețea inovatoare și durabile, cum ar fi hiperbucla;
- (b) asigurarea posibilității decarbonizării tuturor modurilor de transport prin stimularea eficienței energetice, introducerea soluțiilor cu emisii zero și cu emisii scăzute, inclusiv a sistemelor de alimentare cu hidrogen și energie electrică, precum și a altor soluții noi, cum ar fi combustibilii durabili, și punerea la dispoziție a infrastructurii corespunzătoare. Aceste infrastructuri pot include accesul la rețea și alte instalații necesare alimentării cu energie, pot ține seama de interfața infrastructură-vehicul și pot îngloba sistemele TIC în domeniul transporturilor. Infrastructura de transport poate servi drept nod energetic deservind diverse moduri de transport;
- (c) sprijinirea adoptării și implementării de noi tehnologii digitale, în special promovarea infrastructurii de conectivitate cu acoperire neîntreruptă la nivelul coridoarelor europene de transport, pentru a asigura cel mai înalt nivel și grad de performanță în materie de infrastructură digitală, precum și pentru a atinge niveluri mai ridicate de automatizare;

- (d) îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor și a transportului de mărfuri;
- (e) îmbunătățirea funcționării, gestionării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv prin dezvoltarea serviciilor de mobilitate digitală multimodală și a infrastructurii care permite multimodalitatea fără sincope, cum ar fi conexiunile cu rețeaua feroviară de mare viteză și cu trenurile/tramvaiele urbane în aeroporturi;
- (f) promovarea unor modalități eficiente de furnizare, către toți utilizatorii și furnizorii de servicii de transport, a unor informații accesibile și inteligibile cu privire la interconexiuni, interoperabilitate și multimodalitate;
- (g) promovarea unor modalități eficiente de furnizare, către toți utilizatorii și furnizorii de servicii de transport, a unor informații accesibile și inteligibile cu privire la impactul opțiunilor lor în materie de transport asupra mediului;
- (h) promovarea măsurilor de reducere a costurilor externe, precum congestionarea, daunele asupra sănătății și poluarea de orice fel, inclusiv zgomotul și emisiile;
- (i) introducerea tehnologiei în domeniul securității și a standardelor compatibile de identificare în cadrul rețelilor;
- (j) îmbunătățirea rezilienței infrastructurii de transport la perturbări și la schimbările climatice prin modernizarea și proiectarea infrastructurii, precum și prin soluții digitale, sigure din punct de vedere cibernetic, menite să protejeze rețeaua în contextul dezastrelor naturale și al celor provocate de om;
- (k) facilitarea realizării de noi progrese în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea sistemelor TIC și a noilor tehnologii în domeniul transporturilor în cadrul modurilor de transport și între acestea.

Articolul 45

Infrastructură sigură și securizată

Statele membre se asigură că infrastructura de transport oferă condiții de siguranță și de securitate pentru circulația călătorilor și a mărfurilor.

Articolul 46

Reziliența infrastructurii

1. În contextul planificării infrastructurii, statele membre îmbunătățesc securitatea și reziliența infrastructurii de transport la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om, precum și la perturbările intenționate care afectează funcționarea sistemului de transport al Uniunii. La punerea în aplicare a proiectelor de interes comun, statele membre au în vedere:
 - (a) interdependențele, legăturile și efectele în cascadă cu alte rețele, cum ar fi rețelele de telecomunicații și de energie electrică;
 - (b) siguranța, securitatea și performanța în prezența unor pericole multiple;
 - (c) calitatea infrastructurii structurale pe parcursul întregului său ciclu de viață, acordând o atenție deosebită viitoarelor condiții climatice preconizate;
 - (d) nevoile în materie de protecție civilă de a reacționa la perturbări;

- (e) securitatea cibernetică și reziliența infrastructurii, acordând o atenție deosebită infrastructurii transfrontaliere.
2. Proiectele de interes comun pentru care se impune a fi efectuată o evaluare a impactului asupra mediului în conformitate cu Directiva 2011/92/UE trebuie să facă obiectul imunizării la schimbările climatice. Imunizarea la schimbările climatice se realizează pe baza celor mai recente bune practici și orientări disponibile pentru a se asigura că infrastructurile de transport sunt reziliente la efectele negative ale schimbărilor climatice, printr-o evaluare a vulnerabilității și a riscurilor climatice, inclusiv prin măsuri de adaptare relevante, precum și prin integrarea costurilor emisiilor de gaze cu efect de seră în analiza cost-beneficiu. Această cerință nu se aplică în cazul proiectelor pentru care evaluarea impactului asupra mediului a fost finalizată înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament.

Articolul 47

Riscuri la adresa securității sau a ordinii publice

1. Statele membre notifică Comisiei orice proiect de interes comun desfășurat pe teritoriul lor și care implică participarea sau contribuția de orice fel a unei persoane fizice sau a unei întreprinderi dintr-o țară terță, pentru a permite evaluarea impactului său asupra securității sau a ordinii publice în Uniune. Această obligație nu se aplică investițiilor străine directe notificate Comisiei și altor state membre în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/452.
2. Statele membre se asigură că informațiile notificate în temeiul alineatului (1) sunt puse la dispoziție cu cel puțin douăsprezece luni înainte de decizia finală privind punerea în aplicare a proiectului de interes comun. Informațiile respective includ în special:
 - (a) structura de proprietate a întreprinderii dintr-o țară terță și, după caz, a întreprinderii în cadrul căreia este planificată participarea sau contribuția, inclusiv informații privind beneficiarul real și participarea la capital;
 - (b) valoarea aproximativă a participării sau a contribuției unei persoane fizice sau a unei întreprinderi dintr-o țară terță la proiectul de interes comun și descrierea formei și condițiilor unei astfel de participări sau contribuții;
 - (c) produsele, serviciile și operațiunile comerciale ale persoanei fizice sau ale unei întreprinderi dintr-o țară terță și, după caz, ale întreprinderii în cadrul căreia este planificată participarea sau contribuția, care afectează rețeaua transeuropeană;
 - (d) statele membre în care persoana fizică sau o întreprindere dintr-o țară terță și, după caz, întreprinderea în cadrul căreia este planificată participarea sau contribuția desfășoară operațiuni comerciale relevante care afectează rețeaua transeuropeană de transport;
 - (e) finanțarea contribuției sau a participării și sursa acesteia, pe baza celor mai bune informații aflate la dispoziția statului membru;
 - (f) data la care participarea este planificată să intre în vigoare sau la care contribuția este planificată să fie realizată.

În plus, statele membre fac demersuri pentru a furniza orice informații, dacă sunt disponibile, relevante pentru evaluarea efectuată de Comisie în temeiul alineatului (5) al doilea paragraf literele (a), (b) și (c).

3. În termen de cel mult treizeci de zile calendaristice de la primirea informațiilor în temeiul alineatului (1), Comisia poate solicita statului membru în care este planificat proiectul de interes comun să furnizeze informații suplimentare. Orice solicitare de informații suplimentare se justifică în mod corespunzător, se limitează la informațiile necesare pentru realizarea evaluării în temeiul alineatului (5), este proporțională cu scopul solicitării și nu constituie o sarcină inutilă pentru statul membru în care este planificat proiectul de interes comun.

Statul membru în care este planificat proiectul de interes comun se asigură că informațiile suplimentare solicitate de Comisie sunt puse la dispoziția acesteia fără întârzieri nejustificate.

Statul membru în care este planificat proiectul de interes comun poate solicita persoanei fizice sau unei întreprinderi dintr-o țară terță să furnizeze informațiile menționate la alineatele (2) și (3). Persoana fizică sau o întreprindere dintr-o țară terță în cauză furnizează informațiile solicitate fără întârzieri nejustificate.

4. În cazul în care Comisia consideră că participarea sau contribuția de orice fel a unei persoane fizice sau a unei întreprinderi dintr-o țară terță este de natură să afecteze infrastructura critică a rețelei transeuropene de transport din motive de securitate sau de ordine publică ori dispune de informații relevante în legătură cu participarea sau contribuția respectivă sau cu proiectul de interes comun în cauză, Comisia poate emite un aviz adresat statului membru în care este planificat proiectul de interes comun.

Astfel, prin „infrastructură critică” se înțelege un element, un sistem sau o componentă a acestuia, utilizat în scopuri de transport și aflat pe teritoriul statelor membre, care este esențial pentru menținerea funcțiilor societale vitale, a sănătății, siguranței, securității, bunăstării sociale sau economice a persoanelor și a cărui perturbare sau distrugere ar avea un impact semnificativ într-un stat membru ca urmare a incapacității de a menține respectivele funcții.

5. Pentru a stabili dacă participarea unei persoane fizice sau a unei întreprinderi dintr-o țară terță este de natură să afecteze infrastructura critică din motive de securitate sau de ordine publică, Comisia poate lua în considerare efectele sale potențiale, printre altele, asupra:

- (a) infrastructurii critice și a instalațiilor esențiale pentru exploatarea unei astfel de infrastructuri, precum și asupra terenurilor și proprietăților imobiliare, esențiale pentru utilizarea unei astfel de infrastructuri;
- (b) tehnologiilor și produselor cu dublă utilizare, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2021/821⁶³, esențiale pentru funcționarea infrastructurii critice;
- (c) furnizării de factori de producție esențiali pentru construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii critice;

⁶³ Regulamentul (UE) 2021/821 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 mai 2021 de instituire a unui regim al Uniunii pentru controlul exporturilor, serviciilor de intermediere, asistenței tehnice, tranzitului și transferului de produse cu dublă utilizare (reformare) (JO L 206, 11.6.2021, p. 1).

- (d) accesului la informații sensibile, inclusiv la date cu caracter personal, sau asupra capacității de a controla aceste informații, coroborate cu construirea, exploatarea și întreținerea infrastructurii critice.

Pentru a stabili dacă o participație sau o contribuție străină este de natură să afecteze securitatea sau ordinea publică, Comisia poate lua în considerare, în special:

- (a) dacă întreprinderea terță este controlată direct sau indirect de guvernul unei țări terțe, inclusiv de organisme de stat sau de forțele armate ale acesteia, inclusiv prin structura de proprietate sau prin finanțări semnificative;
- (b) dacă persoana fizică dintr-o țară terță sau întreprinderea terță a fost deja implicată în activități care afectează securitatea sau ordinea publică într-un stat membru; sau
- (c) dacă există un risc major ca persoana fizică dintr-o țară terță sau întreprinderea terță să desfășoare activități ilegale sau infracționale.

6. Comisia poate emite un aviz în temeiul alineatului (4) în termen de cel mult trei luni de la primirea informațiilor în temeiul alineatului (3). Avizul Comisiei se transmite statului membru în care este planificat proiectul de interes comun, precum și celorlalte state membre. În cazul în care participarea sau contribuția de orice fel a unei persoane fizice sau a unei întreprinderi dintr-o țară terță este o investiție străină directă, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2019/452, care nu face obiectul examinării de către statul membru în care investiția străină directă este planificată sau realizată, Comisia emite un astfel de aviz, în cazuri justificate, în temeiul articolului 8 din Regulamentul (UE) 2019/452.
7. Statul membru în care proiectul de interes comun este planificat să fie pus în aplicare de către o persoană fizică sau o întreprindere dintr-o țară terță, sau cu participarea ori contribuția de orice fel a acestora, ține cont în cel mai înalt grad de avizul Comisiei și, în cazul în care nu îi urmează avizul, îi oferă acesteia o explicație în termen de cel mult trei luni de la emiterea avizului.
8. Fiecare stat membru și Comisia înființează un punct de contact pentru punerea în aplicare a prezentului articol. Statele membre și Comisia implică punctele de contact respective în toate chestiunile legate de punerea în aplicare a prezentului articol.
9. Comisia furnizează un sistem securizat și criptat pentru a sprijini cooperarea directă și schimbul de informații între punctele de contact.
10. Statele membre și Comisia asigură, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul intern, protecția informațiilor confidențiale obținute în aplicarea prezentului articol.
11. Statele membre și Comisia se asigură că informațiile clasificate transmise sau schimbate în temeiul prezentului articol nu sunt declassate sau declassificate fără acordul prealabil scris al emitentului.
12. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal în temeiul prezentului articol se realizează în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679⁶⁴ și cu

⁶⁴ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor), (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

Regulamentul (UE) 2018/1725⁶⁵ și numai în măsura în care este necesar pentru examinarea participării sau contribuției la proiectul relevant de interes comun și pentru a asigura eficacitatea cooperării prevăzute de prezentul articol. Datele cu caracter personal legate de punerea în aplicare a prezentului articol se păstrează numai pe perioada necesară pentru îndeplinirea scopurilor pentru care au fost colectate.

Articolul 48

Întreținere și ciclul de viață al proiectului

Statele membre se asigură că:

- (a) infrastructura rețelei transeuropene de transport este întreținută astfel încât să asigure același nivel de servicii și de siguranță pe durata sa de viață;
- (b) sunt instituite planuri de întreținere pe termen lung, care să includă informații privind resursele financiare necesare pentru acoperirea costurilor de întreținere pe termen lung a infrastructurii existente și a celei planificate;
- (c) nevoile și costurile de întreținere pe durata de viață a infrastructurii sunt luate în considerare în faza de planificare a construcției sau a modernizării;
- (d) în cazul infrastructurii feroviare, se asigură coerența între necesitățile în ceea ce privește întreținerea și reînnoirea legate de dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și reflectate în strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, în planul de afaceri al administratorilor de infrastructură în cauză menționat la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE și în acordul de natură contractuală încheiat între autoritatea competentă și administratorul infrastructurii, menționat la articolul 30 din Directiva 2012/34/UE.

Articolul 49

Accesibilitate pentru toți utilizatorii

Infrastructura de transport asigură mobilitatea fără sincope și accesibilitatea pentru toți utilizatorii, în special pentru persoanele aflate în situații de vulnerabilitate, inclusiv pentru persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă, precum și pentru persoanele care locuiesc în regiuni ultraperiferice și în alte regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și muntoase, precum și în zone slab populate.

⁶⁵

Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39).

CAPITOLUL V

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

Articolul 50

Instrumentul coridoarelor europene de transport și prioritățile orizontale

1. Coridoarele europene de transport sunt un instrument de facilitare a punerii coordonate în aplicare a unor părți ale rețelei transeuropene de transport, vizând, în special, îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere și eliminarea blocajelor la nivelul Uniunii.
2. Pentru a conduce la un transport multimodal eficace din punctul de vedere al resurselor și pentru a contribui la coeziune prin intermediul unei cooperări teritoriale îmbunătățite, coridoarele europene de transport se axează pe:
 - (a) integrarea modală, cu obiectivul specific de a consolida modurile de transport care afectează mediul în cea mai mică măsură, în special transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe mici;
 - (b) interoperabilitate;
 - (c) o dezvoltare coordonată a infrastructurii, cu precădere pe tronsoanele transfrontaliere, în special în vederea dezvoltării unui sistem de transport feroviar de marfă pe deplin interoperabil, precum și a unei rețele de transport feroviar de călători pe distanțe lungi, de mare viteză, la nivelul Uniunii;
 - (d) sprijinirea dezvoltării și implementării coordonate și integrate de soluții inovatoare pentru digitalizarea transporturilor.
3. Coridoarele europene de transport permit statelor membre să adopte o abordare coordonată și sincronizată în ceea ce privește investițiile în infrastructură.
4. Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS) și spațiul maritim european constituie prioritățile orizontale pentru punerea în aplicare a rețelei transeuropene de transport. Acestea asigură implementarea în timp util a ERTMS în întreaga rețea și integrarea legăturilor maritime în rețeaua transeuropeană de transport.

Articolul 51

Coordonarea coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale

1. Pentru a facilita punerea în aplicare coordonată a coridoarelor europene de transport, a sistemului ERTMS și a spațiului maritim european, Comisia, cu acordul statelor membre în cauză și după consultarea Parlamentului European și a Consiliului, desemnează câte un coordonator european pentru fiecare coridor și pentru fiecare prioritate orizontală.
2. Coordonatorul european se desemnează, în special, pe baza cunoștințelor sale referitoare la aspectele legate de transporturi și/sau de finanțarea și/sau evaluarea socioeconomică și de mediu a proiectelor majore, precum și pe baza experienței sale în materie de elaborare a politicilor Uniunii. Coordonatorul european este selectat

pentru un mandat de maximum patru ani, care poate fi reînnoit. Misiunea coordonatorului european constă în implementarea unui singur coridor sau a unei singure priorități orizontale.

3. Decizia prin care Comisia desemnează coordonatorul european precizează modul în care se vor duce la îndeplinire sarcinile menționate la alineatele (5), (6) și (7).
4. Coordonatorul european acționează în numele și din partea Comisiei, iar aceasta din urmă pune la dispoziție asistența de secretariat necesară.
5. Coordonatorul european:
 - (a) sprijină punerea în aplicare coordonată a coridorului european de transport sau a priorității orizontale în cauză;
 - (b) stabilește un plan de acțiune împreună cu statele membre în cauză și monitorizează punerea sa în aplicare în conformitate cu articolul 53;
 - (c) se consultă cu Forumul privind coridoarele sau cu forumul consultativ pentru prioritățile orizontale în ceea ce privește planul de acțiune respectiv și punerea sa în aplicare și informează periodic Forumul cu privire la punerea în aplicare a planului de acțiune;
 - (d) prezintă rapoarte statelor membre, Comisiei și, după caz, tuturor celorlalte entități direct implicate în dezvoltarea coridorului european de transport sau a priorității orizontale cu privire la orice dificultate întâmpinată și, în special în cazul în care dezvoltarea unui coridor sau a unei priorități orizontale este obstrucționată, pentru a ajuta la găsirea soluțiilor adecvate;
 - (e) elaborează un raport anual privind situația progreselor înregistrate în punerea în aplicare a coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale. Acest raport anual de situație se axează asupra progreselor înregistrate în ceea ce privește prioritățile-cheie și investițiile, descrie natura problemelor întâmpinate în contextul punerii lor în aplicare și propune soluții.
6. Coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport:
 - (a) colaborează îndeaproape cu structura de guvernare a transportului feroviar de marfă pentru a identifica și a aborda cu prioritate nevoile de investiții în domeniul transportului feroviar de marfă pe liniile de transport feroviar de marfă din cadrul coridoarelor europene de transport;
 - (b) monitorizează aspectele administrative, operaționale și de interoperabilitate ale traficului de marfă pe liniile de transport feroviar de marfă din cadrul coridoarelor europene de transport, inclusiv performanța serviciilor de transport feroviar de marfă, în strânsă colaborare cu structura de guvernare a transportului feroviar de marfă.
7. Coordonatorii europeni ai coridoarelor europene de transport:
 - (a) identifică și abordează cu prioritate nevoile de investiții pentru liniile de transport feroviar de călători din cadrul coridoarelor europene de transport;
 - (b) monitorizează aspectele administrative, operaționale și de interoperabilitate ale traficului de călători pe liniile de transport feroviar de călători din cadrul coridoarelor europene de transport, inclusiv performanța serviciilor de transport feroviar de călători.

8. Potrivit articolului 14 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2021/1153, Comisia solicită avizul coordonatorului european în procesul de examinare a cererilor de finanțare din partea Uniunii în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) pentru coridoarele europene de transport sau pentru prioritățile orizontale care intră în sfera de competență a coordonatorului european, pentru a asigura coerența și realizarea de progrese în cazul fiecărui coridor sau al fiecărei priorități orizontale în parte. Coordonatorul european verifică dacă proiectele propuse de statele membre pentru cofinanțare prin MIE sunt în concordanță cu prioritățile planului de acțiune.
9. În cazul în care coordonatorul european nu poate să își exercite mandatul într-un mod satisfăcător și în conformitate cu cerințele prezentului articol, Comisia poate să pună capăt în orice moment acestui mandat și să desemneze un nou coordonator european în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (1).

Articolul 52

Guvernanța coridoarelor europene de transport și a priorităților orizontale

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

Atunci când este cazul, coordonatorul european lucrează în colaborare și coordonare cu structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă cu privire la activitățile grupurilor de lucru pentru a evita orice situație de suprapunere a activităților.
4. Forumul consultativ pentru prioritățile orizontale este instituit și prezidat de coordonatorul european. Statele membre vizate și, după caz, reprezentanții sectoarelor relevante pot participa în cadrul acestuia. Statele membre desemnează un coordonator național pentru sistemul ERTMS care să participe în cadrul Forumului consultativ pentru ERTMS. De asemenea, coordonatorul european poate înființa grupuri de lucru ad-hoc.

5. Statele membre în cauză cooperează cu coordonatorul european, participă la Forumul privind coridoarele și la Forumul consultativ pentru prioritățile orizontale și îi furnizează coordonatorului european informațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la prezentul articol, inclusiv informații privind dezvoltarea coridoarelor în cadrul planurilor naționale de infrastructură relevante.
6. Coordonatorul european poate consulta autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii de transport, în special cei care sunt membri ai structurii de guvernanță a transportului feroviar de marfă, sectorul ofertei, utilizatorii transporturilor și reprezentanții societății civile în legătură cu planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia. În plus, coordonatorul european responsabil de ERTMS colaborează îndeaproape cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei, iar coordonatorul european pentru spațiul maritim european cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.

Articolul 53

Planul de acțiune al coordonatorului european

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

În contextul elaborării planului de acțiune, coordonatorul european are în vedere planul de punere în aplicare menționat la articolul 9 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010.
3. Planul de acțiune privind coridorul european de transport furnizează o analiză detaliată a stadiului de implementare a coridorului în cauză, care include în special:
 - (a) o descriere a caracteristicilor coridorului;
 - (b) o analiză a conformității coridorului cu cerințele privind infrastructura de transport menționate în prezentul regulament și a progreselor înregistrate în acest sens;
 - (c) identificarea legăturilor lipsă și a blocajelor care împiedică dezvoltarea coridorului;
 - (d) o analiză a investițiilor necesare, inclusiv privind diversele surse de finanțare și de subvenționare angajate și/sau preconizate pentru punerea în aplicare a proiectelor ce se impun în vederea dezvoltării și finalizării coridorului;

- (e) o descriere a posibilelor soluții de abordare a nevoilor în materie de investiții și a blocajelor, în special în ceea ce privește liniile de transport de călători și de marfă din cadrul coridorului;
- (f) un plan cu obiective intermediare pentru eliminarea barierelor fizice, tehnice, digitale, operaționale și administrative dintre modurile de transport și din interiorul acestora și pentru consolidarea transportului multimodal eficient, acordând o atenție deosebită tronsoanelor transfrontaliere și legăturilor lipsă la nivel național.

În vederea analizării investițiilor și a elaborării planului cu obiective intermediare în domeniul transportului feroviar de marfă, coordonatorul european colaborează cu comitetul executiv și cu consiliul de administrație al coridorului, menționate la articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010.

În vederea analizării investițiilor și a elaborării planului cu obiective intermediare în domeniul terminalelor multimodale de marfă, coordonatorul european are în vedere elementele analizei referitoare la coridor, planurile de acțiune elaborate de statele membre în temeiul articolului 35 alineatul (4) și lista menționată la articolul 19 litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010.

În vederea analizării investițiilor și a elaborării planului cu obiective intermediare în domeniul serviciilor de transport de persoane, coordonatorul european are în vedere rezultatele monitorizării efectuate în conformitate cu articolul 51 alineatul (7) litera (b):

- (g) rezultatele monitorizării performanței traficului feroviar de marfă, efectuată de structura de guvernare a transportului feroviar de marfă în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, precum și lista obiectivelor, ținutelor și măsurilor referitoare la coridor definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, ca modalitate de îndeplinire a cerințelor operaționale prevăzute la articolul 18 din prezentul regulament;
- (h) identificarea măsurilor din nodurile urbane care sunt relevante pentru funcționarea eficientă a coridorului și realizarea obiectivelor rețelei transeuropene de transport;
- (i) identificarea priorităților pentru dezvoltarea coridorului;
- (j) o analiză a eventualelor efecte ale schimbărilor climatice asupra infrastructurii și, după caz, propuneri de măsuri vizând îmbunătățirea rezilienței la schimbările climatice;
- (k) măsurile care trebuie luate pentru a atenua emisiile de gaze cu efect de seră, zgomotul și, după caz, alte efecte negative asupra mediului.

4. Coordonatorul european sprijină statele membre în punerea în aplicare a planului de acțiune, în special în ceea ce privește:

- (a) stabilirea priorităților în planificarea națională, prin identificarea problemelor în materie de implementare și a blocajelor, inclusiv a aspectelor de ordin operațional, pentru fiecare coridor sau prioritate orizontală în parte;
- (b) planificarea proiectului și a investițiilor, costurile aferente și calendarul de implementare, estimate pentru implementarea coridoarelor europene de transport sau a priorității orizontale;

- (c) instituirea unei entități unice pentru construirea și gestionarea proiectelor transfrontaliere în domeniul infrastructurii.

Articolul 54

Acte de punere în aplicare

1. Pe baza planului inițial de acțiune al coordonatorilor europeni, Comisia adoptă un act de punere în aplicare pentru fiecare plan de acțiune privind coridoarele europene de transport și cele două priorități orizontale. Respectivul act de punere în aplicare stabilește prioritățile pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor, precum și pentru finanțare.
2. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru implementarea unor tronsoane specifice ale coridorului european de transport, în special pentru implementarea tronsoanelor transfrontaliere complexe sau a cerințelor specifice privind infrastructura de transport în legătură cu coridorul european de transport sau cu prioritățile orizontale.
3. Actele de punere în aplicare prevăzute la alineatele (1) și (2) se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 59 alineatul (3). Comisia modifică actele de punere în aplicare în conformitate cu aceeași procedură de fiecare dată când planul de acțiune este revizuit de coordonatorul european sau pentru a ține seama de progresele și întârzierile înregistrate sau de programele naționale actualizate.
4. Până la punerea integrală în aplicare a măsurilor prevăzute în actul de punere în aplicare, statele membre în cauză transmit Comisiei un raport anual privind progresele înregistrate, indicând în special angajamentele financiare asumate în planul bugetar național.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII COMUNE

Articolul 55

Raportare și monitorizare

1. Statele membre transmit Comisiei în mod periodic, cuprinzător și transparent informații cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a proiectelor de interes comun și la investițiile realizate în acest scop. Informațiile respective includ datele transmise anual prin sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec). Sunt cuprinse date tehnice și financiare referitoare la proiectele de interes comun privind rețeaua transeuropeană de transport, precum și date privind finalizarea rețelei transeuropene de transport.
2. Comisia se asigură că rețeaua TENtec este disponibilă public și ușor accesibilă, permițând schimbul automat de date cu sistemele naționale și cu alte aplicații și surse de date relevante ale Uniunii. Rețeaua TENtec conține informații specifice pentru fiecare proiect și actualizate cu privire la forma și volumul cofinanțării din partea Uniunii, precum și cu privire la progresele înregistrate de fiecare proiect.

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

3. Statele membre asigură calitatea, exhaustivitatea și coerența datelor din sistemul informatic TENtec. Sistemele naționale și sursele de date permit schimbul automat de date cu TENtec.

Articolul 56

Actualizarea rețelei

1. Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 pentru modificarea anexelor I și II, astfel încât acestea să țină seama în special de posibilele schimbări datorate pragurilor cantitative prevăzute la articolele 20, 24 și 32. Atunci când adaptează anexele, Comisia:
 - (a) include porturile interioare, porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor trei ani depășește pragul relevant;
 - (b) exclude porturile maritime și aeroporturile din rețeaua globală, dacă se demonstrează că volumul lor mediu de trafic în cursul ultimilor șase ani este sub 85 % din pragul relevant;
 - (c) include nodurile urbane în rețeaua transeuropeană de transport, dacă se demonstrează că numărul locuitorilor depășește 100 000;
 - (d) include în rețeaua transeuropeană de transport terminalele multimodale de marfă identificate de statul membru în conformitate cu articolul 35 alineatul (4);
 - (e) 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.

Adaptările menționate la primul paragraf literele (a)-(c) 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. Adaptările menționate la primul paragraf litera (d) se bazează pe planul de acțiune menționat la articolul 35 alineatul (4). Adaptările menționate la primul paragraf litera (e) se bazează pe informațiile furnizate de statele membre în cauză, în conformitate cu articolul 55 alineatul (1).

2. Un proiect de interes comun referitor la infrastructura nou-inclusă în rețeaua transeuropeană de transport printr-un act delegat adoptat în temeiul alineatului (1) este eligibil pentru asistență financiară din partea Uniunii în temeiul instrumentelor disponibile pentru rețeaua transeuropeană de transport începând cu data intrării în vigoare a respectivelor acte delegate.

Proiectele de interes comun referitoare la infrastructură care au fost excluse din rețeaua transeuropeană de transport încetează să fie eligibile începând cu data intrării în vigoare a actelor delegate adoptate conform alineatului (1) de la prezentul articol.

Încheierea perioadei de eligibilitate nu afectează deciziile de finanțare sau de subvenționare luate de Comisie înainte de acea dată.

3. Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 în ceea ce privește modificarea anexei IV pentru a include sau a adapta hărțile indicative ale rețelelor infrastructurilor de transport din țările învecinate.

Articolul 57

Angajamentul cu părțile interesate publice și private

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

Articolul 58

Alinierea planurilor naționale la politica Uniunii în domeniul transporturilor

1. Statele membre se asigură că planurile naționale în materie de transport și investiții sunt coerente cu politica Uniunii în domeniul transporturilor, cu prioritățile și termenele stabilite în prezentul regulament și cu prioritățile stabilite în planurile de acțiune pentru coridoarele și prioritățile orizontale relevante pentru statele membre în cauză, precum și cu actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 54 alineatul (1).
2. Planurile naționale de investiții cuprind toate proiectele de interes comun și investițiile corespunzătoare care se impun în vederea finalizării la termen a rețelei.
3. Statele membre transmit Comisiei proiectele de planuri și programe naționale sau orice modificare a acestora în vederea dezvoltării rețelei transeuropene de transport, cu cel puțin douăsprezece luni înainte de adoptarea acestora. În termen de cel mult șase luni de la notificarea transmisă de statul membru, Comisia poate emite un aviz cu privire la coerența proiectelor de planuri și programe naționale cu prioritățile stabilite în prezentul regulament și cu prioritățile stabilite în planurile de acțiune pentru coridorul (coridoarele) corespunzător (corespunzătoare) și prioritățile orizontale, precum și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 54 alineatul (1). În termen de cel mult două luni de la notificarea avizului, statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în scopul de a da curs recomandărilor formulate în aviz.

Articolul 59

Procedura comitetului

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

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

Articolul 60

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 56 alineatele (1) și (3) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la [...]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (3) și la articolul 56 alineatele (1) și (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11 alineatul (3) și al articolului 56 alineatele (1) și (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 61

Examinare

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

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

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

2. Până la 31 decembrie 2033, Comisia efectuează, după consultarea în mod corespunzător a statelor membre și cu ajutorul coordonatorilor europeni, o examinare a implementării rețelei centrale extinse și a rețelei globale, evaluând:
 - (a) respectarea dispozițiilor prezentului regulament;
 - (b) progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentului regulament;
 - (c) modificarea fluxurilor de transport de pasageri și de marfă;
 - (d) evoluțiile investițiilor în infrastructura națională de transport;
 - (e) necesitatea de a modifica prezentul regulament.

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

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

Articolul 62

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

1. În caz de întârziere semnificativă în ceea ce privește demararea sau finalizarea lucrărilor privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă și rețeaua globală, comparativ cu calendarul inițial stabilit în actele de punere în aplicare în conformitate cu articolul 54 sau definit în planurile naționale în materie de transport și investiții sau în alte documente relevante ale proiectului, Comisia poate solicita statului membru sau statelor membre în cauză să prezinte motivele întârzierii. Statul membru sau statele membre pun la dispoziție aceste motive în termen de trei luni de la data solicitării. Pe baza răspunsului dat, Comisia consultă statul membru sau statele membre în cauză în vederea soluționării problemei care a cauzat această întârziere.
2. În cazul în care tronsonul care face obiectul întârzierii vizează un coridor european de transport, coordonatorul european se implică în vederea soluționării problemei.
3. După analizarea motivelor prezentate de statul membru sau de statele membre în cauză în temeiul primului paragraf, Comisia poate adopta o decizie care va fi transmisă statului membru sau statelor membre în cauză, potrivit căreia întârzierea semnificativă în ceea ce privește demararea sau finalizarea lucrărilor privind rețeaua centrală, rețeaua centrală extinsă sau rețeaua globală poate fi atribuită statului membru sau statelor membre, fără o justificare obiectivă. Comisia acordă statului membru sau statelor membre în cauză un termen de șase luni pentru a elimina întârzierea semnificativă.

În cazul în care tronsonul care face obiectul întârzierii vizează un proiect care beneficiază de finanțare din partea UE în cadrul gestiunii directe, se poate iniția o reducere a cuantumului grantului și/sau o modificare sau o reziliere a acordului de grant, în conformitate cu normele aplicabile.

Articolul 63

Derogări

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

Articolul 64

Modificări ale Regulamentului (UE) 2021/1153

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

Articolul 65

Modificări ale Regulamentului (UE) nr. 913/2010

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

(1) la articolul 1, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

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

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

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

- (a) „coridor de transport de marfă” înseamnă liniile feroviare de marfă ale coridorului european de transport, astfel cum sunt definite la articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul [... noul Regulament TEN-T]* și în anexa III la regulamentul respectiv, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2001/14/CE;
- (b) „plan de implementare” înseamnă documentul care prezintă mijloacele, strategia și măsurile pe care părțile interesate intenționează să le implementeze, care sunt necesare și suficiente pentru organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă;
- (c) „terminal” înseamnă instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă și special amenajată pentru a permite fie încărcarea și/sau descărcarea mărfurilor din trenurile de marfă și integrarea serviciilor feroviare cu serviciile rutiere, maritime, fluviale și aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă; și, dacă este cazul, îndeplinirea procedurilor de frontieră la frontierele cu țări terțe europene;

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

* Regulamentul [...]

- (3) titlul capitolului II se înlocuiește cu următorul text:

„ORGANIZAREA ȘI ADMINISTRAREA CORIDOARELOR DE TRANSPORT DE MARFĂ”

- (4) Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Organizarea și administrarea coridoarelor de transport de marfă

1. Organizarea și administrarea coridoarelor de transport de marfă fac obiectul normelor privind guvernarea, planificarea investițiilor, alocarea capacităților de infrastructură feroviară și gestionarea traficului, în conformitate cu prezentul regulament.
 2. De la data intrării în vigoare a Regulamentului [... noul Regulament TEN-T] sau în cazul unei modificări a alinierii unui coridor european de transport în temeiul articolului 11 alineatul (3) din regulamentul respectiv, statele membre și administratorii de infrastructură responsabili pentru partea de coridor de transport de marfă din cadrul coridorului european de transport adaptează organizarea și administrarea coridorului de transport de marfă în termen de 12 luni de la data modificării.”
- (5) Articolele 4-7 se elimină.
- (6) Articolul 8 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

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

„În caz de divergențe între consiliul de administrație și grupul consultativ, acesta din urmă poate sesiza comitetul executiv și coordonatorul european responsabil de coridorul de transport de marfă. Comitetul executiv sau coordonatorul european responsabil de coridorul

de transport de marfă acționează în calitate de intermediar și își comunică în timp util poziția părților interesate. Decizia finală aparține consiliului de administrație.”

(d) se adaugă următorul alineat (10):

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

(7) Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Măsurile pentru dezvoltarea coridorului de transport de marfă

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

Acest plan cuprinde:

- (a) o descriere a caracteristicilor coridorului de transport de marfă, inclusiv blocajele, precum și programul de măsuri necesare în vederea îmbunătățirii organizării și administrării sale;
- (b) elementele esențiale ale studiului prevăzut la alineatul (3);
- (c) obiectivele coridoarelor de transport de marfă, în special în ceea ce privește performanța coridorului de transport de marfă, exprimată în calitate a serviciului și capacitate a coridorului de transport de marfă, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din prezentul regulament și, după caz, obiectivele cantitative sau calitative legate de acestea. Obiectivele și țintele țin seama de cerințele prevăzute la articolul 18 din Regulamentul [... noul Regulament TEN-T];
- (d) măsurile de punere în aplicare a dispozițiilor articolelor 12-19 și măsurile de îmbunătățire a performanței coridorului de transport de marfă, pe baza rezultatelor evaluării menționate la articolul 19 alineatul (3), în vederea atingerii obiectivelor și țăntelor menționate la litera (c);
- (e) opiniile și evaluarea grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) în ceea ce privește dezvoltarea coridoarelor;
- (f) un rezumat al cooperării și al rezultatelor consultării menționate la articolul 11, inclusiv avizele grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8), precum și un rezumat al răspunsurilor din partea altor părți interesate.

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

Consiliul de administrație revizuieste și ajustează periodic obiectivele menționate la litera (c) și măsurile menționate la litera (d), pe baza evaluării prevăzute la articolul 19 alineatul (3), în

urma consultării grupurilor consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) și a coordonatorului european.

2. Consiliul de administrație revizuieste periodic, cel puțin o dată la patru ani, planul de punere în aplicare, ținând seama de progresele înregistrate în implementarea sa, piața de transport feroviar de mărfuri pe coridorul de transport de marfă și performanțele evaluate conform obiectivelor prevăzute la alineatul (1) litera (c).
 3. Consiliul de administrație realizează și actualizează periodic un studiu privind piața transporturilor legat de evoluțiile constatate și preconizate privind traficul pe coridorul de transport de marfă, care se referă la diferitele tipuri de trafic, atât în privința transportului de marfă, cât și a transportului de călători. Acest studiu revizuieste, de asemenea, dacă este necesar, costurile și beneficiile socioeconomice care decurg din dezvoltarea coridorului de transport de marfă.
 4. Planul de punere în aplicare are în vedere dezvoltarea terminalelor, inclusiv analiza pieței și analiza prospectivă privind terminalele multimodale de marfă, precum și planurile de acțiune ale statelor membre vizând coridorul de transport de marfă, menționate la articolul 35 alineatele (3) și (4) din Regulamentul [... noul Regulament TEN-T].
 5. Consiliul de administrație ia măsuri, după caz, pentru a coopera cu administrațiile regionale și/sau locale cu privire la planul de punere în aplicare.”
- (8) Articolul 11 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 11

Planificarea investițiilor

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

- (c) necesitatea unor investiții specifice pentru a elimina blocajele locale, cum ar fi conectarea buclelor, îmbunătățiri ale nodurilor și a infrastructurii pe ultimul kilometru sau echipamente tehnice care sporesc performanța operațională.”

(9) Articolul 19 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 19

Calitatea serviciului pe coridorul de transport de marfă

1. Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă promovează compatibilitatea între sistemele de îmbunătățire a performanțelor de-a lungul coridorului de transport de marfă, menționate la articolul 35 din Directiva 2012/34/UE.
2. Consiliul de administrație monitorizează performanța serviciilor furnizate de administratorii de infrastructură solicitanților în îndeplinirea funcțiilor lor esențiale, în măsura în care intră sub incidența articolelor 12-18, precum și a serviciilor de transport feroviar de marfă pe coridorul de transport de marfă. Monitorizarea performanței se efectuează din punct de vedere calitativ și cantitativ, dacă este cazul, pe baza indicatorilor de performanță vizând obiectivele și țintele coridorului de transport de marfă, definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c). Consiliul de administrație consultă grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8), precum și coordonatorul european cu privire la indicatorii de performanță relevanți.
3. Consiliul de administrație evaluează rezultatele monitorizării performanței în raport cu obiectivele și țintele definite în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (c) și cu cerințele operaționale menționate la articolul 18 din Regulamentul [... noul Regulament TEN-T].
4. Consiliul de administrație întocmește și publică un raport anual care prezintă rezultatele activităților desfășurate în temeiul prezentului articol. Acesta prezintă opiniile și evaluarea performanței de către grupurile consultative menționate la articolul 8 alineatele (7) și (8) într-o secțiune dedicată a raportului. Consiliul de administrație transmite raportul anual comitetului executiv spre aprobare.”

(10) Articolele 22 și 23 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 22

Monitorizarea punerii în aplicare

La fiecare patru ani după instituirea unui coridor de transport de marfă, comitetul executiv menționat la articolul 8 alineatul (1) prezintă Comisiei rezultatele punerii în aplicare a planului pentru respectivul coridor. Comisia analizează rezultatele respective și informează comitetul menționat la articolul 21 cu privire la analiza sa.”

„Articolul 23

Raport

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

(11) se elimină anexa la prezentul regulament.

Articolul 66

Abrogare

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

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

Articolul 67

Intrarea în vigoare

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

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

Adoptat la Strasbourg,

*Pentru Parlamentul European,
Președinta*

*Pentru Consiliu,
Președintele*