



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.10.2011
COM(2011) 650 final

2011/0294 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2011) 1212 final}
{SEC(2011) 1213 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Context și obiective

Începând de la mijlocul anilor '80, politica privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) a avut în vedere stabilirea cadrului strategic de dezvoltare a infrastructurii pentru buna funcționare a pieței interne și pentru asigurarea coeziunii economice, sociale și teritoriale, precum și a unei accesibilități îmbunătățite în întreaga UE. Aceasta a condus în 1992 la includerea în Tratatul de la Maastricht a unui temei juridic specific pentru rețelele transeuropene și în 1994, cu ocazia Consiliului European de la Essen, la adoptarea unei liste de 14 proiecte majore.

În 1996, Parlamentul European și Consiliul au adoptat primele orientări care definesc politica TEN-T și planificarea infrastructurii în domeniul TEN-T¹. În 2004, a avut loc o importantă revizuire a orientărilor, ținând seama de extinderea UE și de schimbările preconizate în ceea ce privește fluxurile de trafic². Mai mult, lista celor 14 proiecte prioritare a fost extinsă.

Au fost instituite mai multe instrumente financiare și nefinanciare pentru a facilita punerea în aplicare a proiectelor. Printre aceste instrumente se numără Regulamentul financiar TEN³, Fondul de coeziune, Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDER) și împrumuturile de la Banca Europeană de Investiții, precum și inițiativele de coordonare ale Comisiei.

În 2010, din motive de claritate, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Decizia nr. 661/2010/UE, o reformare a orientărilor TEN-T⁴.

În prezent, infrastructura de transport a Uniunii Europene este bine dezvoltată. Cu toate acestea, ea este încă fragmentată, atât la nivel geografic, cât și între și în cadrul modurilor de transport. Obiectivul principal al acestor noi orientări, care vor înlocui Decizia nr. 661/2010/UE, este de a stabili o rețea transeuropeană de transport completă și integrată, care să acopere toate statele membre și regiunile și care să constituie baza pentru dezvoltarea echilibrată a tuturor modurilor de transport și pentru exploatarea optimă a avantajelor lor respective, maximizând astfel valoarea adăugată a rețelei pentru Europa.

În lumina provocărilor la adresa politicii TEN-T, identificate de asemenea în Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”⁵ (denumită în continuare

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

² Decizia nr. 884/2004/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Deciziei nr. 1692/96/CE privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, JO L 201, 7.6.2004, p. 1.

³ Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelilor transeuropene de transport și energetice, JO L 162, 22.6.2007, p.1.

⁴ Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, JO L 204, 5.8.2010, p. 1.

⁵ COM(2011) 144.

„Cartea albă”), aceste orientări vor defini o strategie pe termen lung pentru politica TEN-T până în 2030/2050.

1.2. Aspecte abordate

Cinci mari probleme trebuie abordate la nivelul UE:

În primul rând, legăturile lipsă, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere, constituie un obstacol major în calea liberei circulații a mărfurilor și a călătorilor în interiorul și între statele membre și în țările învecinate.

În al doilea rând, există o discrepanță considerabilă și persistentă în ceea ce privește calitatea și disponibilitatea infrastructurii între statele membre și în interiorul acestora (blocaje). În special conexiunile est-vest sunt cele care necesită îmbunătățiri, prin crearea unei noi infrastructuri de transport și/sau menținerea, reabilitarea sau modernizarea infrastructurii existente.

În al treilea rând, infrastructura de transport dintre modurile de transport este fragmentată. În ceea ce privește efectuarea de conexiuni multimodale, numeroase terminale de marfă din Europa, gări de călători, porturi interioare, porturi maritime, aeroporturi și noduri urbane lasă de dorit în acest sens. Având în vedere că aceste noduri nu dispun de capacități multimodale, potențialul și capacitatea transportului multimodal de a elimina blocajele de infrastructură și de a completa legăturile lipsă sunt insuficient exploatate.

În al patrulea rând, investițiile în infrastructurile de transport ar trebui să contribuie la realizarea obiectivelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor cu 60% până în 2050.

În fine, în statele membre sunt încă în vigoare norme și cerințe operaționale diferite, în special în domeniul interoperabilității, care se adaugă la obstacolele și blocajele ce afectează infrastructura de transport.

1.3. Domenii de acțiune

Prezenta propunere vizează crearea și dezvoltarea unei TEN-T complete, constând în infrastructuri destinate transportului feroviar, pe căi navigabile interioare, rutier, maritim și aerian, asigurând astfel buna funcționare a pieței interne și consolidarea coeziunii economice și sociale.

Pentru a atinge aceste obiective, primul domeniu de acțiune este „planificarea conceptuală”. Pe baza contribuțiilor obținute în urma unei consultări publice a părților interesate, Comisia a ajuns la concluzia că cea mai bună metodă de dezvoltare a TEN-T ar fi o abordare pe două niveluri, constând într-o rețea globală și o rețea centrală.

Rețeaua globală reprezintă nivelul de bază al TEN-T. În alcătuirea acesteia intră întreaga infrastructură existentă și cea planificată care îndeplinește cerințele definite în orientări. Rețeaua globală urmează să fie instituită până cel târziu la 31 decembrie 2050.

Rețeaua centrală se suprapune rețelei globale și este alcătuită din secțiunile cele mai importante din punct de vedere strategic ale acesteia. Ea constituie coloana vertebrală a rețelei multimodale de mobilitate. Această rețea se concentrează asupra componentelor TEN-T cu cea mai mare valoare adăugată la nivel european: legăturile transfrontaliere lipsă, principalele

blocaje și nodurile multimodale. Rețeaua centrală urmează să fie instituită până cel târziu la 31 decembrie 2030.

Al doilea domeniu de acțiune se referă la instrumentele de punere în aplicare. Comisia a elaborat conceptul de coridoare ale rețelei centrale, ținând seama în mod corespunzător de coridoarele de transport feroviar de marfă⁶. Aceste coridoare vor constitui instrumentul-cadru pentru implementarea coordonată a rețelei centrale. În ceea ce privește sfera de aplicare, coridoarele rețelei centrale vor viza, în principiu, trei moduri de transport și vor traversa cel puțin trei state membre. În măsura posibilului, aceste coridoare vor trebui legate la un port maritim. În ceea ce privește activitățile, coridoarele rețelei centrale vor oferi o platformă pentru managementul capacității, pentru investiții, pentru construcția și coordonarea instalațiilor multimodale destinate transbordării, precum și pentru implementarea sistemelor interoperabile de gestionare a traficului.

1.4. Coerența cu celelalte politici și obiective ale UE

Propunerea face parte din politica anunțată de Comisie în Cartea albă. Ea este menționată în mod explicit ca parte a Inițiativei 34 privind rețeaua centrală a infrastructurii strategice europene⁷.

În special, aceste orientări reprezintă o urmare a strategiei prezentate în Cartea albă, aceea de a elimina obstacolele și blocajele majore în domeniile-cheie ale infrastructurii de transport. Scopul avut în vedere este de a crea un spațiu european unic al transporturilor, caracterizat de servicii îmbunătățite de transport și de o rețea de transport pe deplin integrată. Astfel, se vor pune bazele unor legături între diferitele moduri de transport și va avea loc o transformare majoră a tiparelor de transport pentru călători și mărfuri. Această transformare este necesară pentru a se atinge obiectivul de reducere cu 60% până în 2050 a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul transporturilor.

Fără sprijinul unei rețele adecvate și în lipsa unei abordări inteligente în ceea ce privește utilizarea acesteia, nu va fi posibilă nicio schimbare majoră în sectorul transporturilor. Planificarea și dezvoltarea infrastructurii sunt considerate etape esențiale pentru dezvoltarea unui sistem de transport durabil.

Propunerea va contribui, de asemenea, la obiectivele de politică prezentate în comunicarea Comisiei intitulată „O agendă digitală pentru Europa”⁸, prin sprijinirea implementării sistemelor de transport inteligente. De asemenea, aceasta este una dintre măsurile prevăzute de Actul privind piața unică propus de Comisie în aprilie 2011⁹, deoarece rețelele reprezintă coloana vertebrală a pieței interne și joacă un rol esențial în încurajarea unei circulații fluide și eficiente a mărfurilor și a serviciilor.

În plus, promovarea transporturilor durabile a fost identificată ca fiind una din modalitățile de realizare a uneia din cele trei priorități esențiale ale strategiei Europa 2020 pentru o creștere

⁶ 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.

⁷ A se vedea secțiunea 3.1: „Infrastructura de transport: coeziune teritorială și creștere economică ” din anexa 1 la Cartea albă.

⁸ COM(2010) 245 final/2.

⁹ COM(2011) 206 final.

inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, strategie adoptată de Comisie la 3 martie 2010¹⁰, și anume o creștere economică durabilă, prin abordarea problemei principalelor blocaje, în special în ceea ce privește tronsoanele transfrontaliere și nodurile intermodale (orașe, porturi, platforme logistice).

În plus, propunerea contribuie la consolidarea coeziunii teritoriale în UE, care reprezintă unul din obiectivele UE, la care se adaugă coeziunea economică și socială.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

2.1. Consultarea cu părțile interesate

Comisia a desfășurat o largă și intensivă consultare publică a părților interesate în perioada februarie 2009 – iunie 2010.

Comisia a lansat procesul de consultare prin adoptarea unei Cărți verzi. Totodată, ea a inițiat dezbaterea privind principalele provocări și obiective ale politicii TEN-T și posibilele modalități pentru a le îndeplini¹¹.

Având la bază contribuțiile părților interesate, Comisia a instituit șase grupuri de experți, care au analizat, în perioada noiembrie 2009 – aprilie 2010, un număr de aspecte-cheie ale dezvoltării viitoare a TEN-T¹². Recomandările grupurilor de experți au fost incluse într-un document de lucru al Comisiei prezentat spre consultare publică la 4 mai 2010¹³.

Aceste consultări publice au atras în total peste 530 de contribuții. O mare majoritate a participanților la această consultare și-au exprimat sprijinul pentru opțiunea privind o nouă abordare pe două niveluri a planificării TEN-T, cu o rețea globală care să alcătuiască nivelul de bază și o rețea centrală constând în cele mai importante secțiuni ale TEN-T din punct de vedere strategic.

În octombrie 2009 și în iunie 2010, au avut loc la Napoli și, respectiv, la Zaragoza două conferințe, prima la nivel ministerial și a doua la nivel de părți interesate.

În februarie 2011, Comisia a prezentat Consiliului și Parlamentului European un document de lucru al serviciilor Comisiei¹⁴ care dezvoltă mai mult metodologia și scenariile de planificare și de implementare.

¹⁰ COM(2010) 2020 final.

¹¹ „TEN-T: Reexaminare a politicii în domeniu: către o rețea transeuropeană de transport mai bine integrată în slujba politicii comune în domeniul transporturilor”, COM(2009) 44 final.

¹² Domeniile abordate de grupurile de experți sunt următoarele: structura unei rețele globale și centrale și metodologia de planificare a TEN-T, integrarea politicii privind transporturile în planificarea TEN-T, sistemele de transport inteligente și noile tehnologii în cadrul TEN-T, TEN-T și conexiunile din afara UE, finanțarea TEN-T, aspectele juridice și nefinanciare legate de TEN-T.

¹³ „Consultare cu privire la viitoarea politică privind rețeaua transeuropeană de transport”, COM(2010) 212 final.

¹⁴ „Noua politică privind rețeaua transeuropeană de transport. Aspecte privind planificarea și implementarea”, SEC(2011) 101.

2.2. Obținerea și utilizarea expertizei

În afara consultării publice a părților interesate, Comisia s-a aflat în contact continuu cu statele membre prin intermediul Comitetului pentru monitorizarea orientărilor și a schimbului de informații, înființat prin Decizia nr. 1692/96/CE. Prin intermediul acestui comitet, care s-a întrunit lunar începând din 2010, statele membre au fost informate în legătură cu progresele înregistrate de procesul de revizuire și cu conținutul acestuia.

În plus, serviciile Comisiei au organizat mai multe runde de reuniuni bilaterale și multilaterale cu statele membre, pentru a discuta în detaliu dezvoltarea rețelei globale și pentru a prezenta principalele trăsături ale rețelei centrale.

Contactele cu părțile interesate individuale au fost stabilite ca urmare a unor reuniuni separate, cu ocazia unor conferințe și cu ajutorul coordonatorilor UE în cadrul reuniunilor vizând proiectele lor prioritare.

2.3. Evaluarea impactului

Evaluarea impactului identifică patru obiective specifice pentru soluționarea problemei fragmentării rețelei.

Pentru a spori coordonarea în ceea ce privește planificarea UE, primul obiectiv specific constă în:

- Definirea unei abordări coerente și transparente pentru a maximiza valoarea adăugată la nivelul UE a rețelei TEN-T, abordând aspecte ale fragmentării rețelei legate de problema legăturilor lipsă, multimodalitatea și conexiunile adecvate cu țările învecinate și cu țările terțe, precum și pentru a asigura o acoperire corespunzătoare la nivel geografic.

În vederea proiectării unei structuri de guvernare solide menite să asigure implementarea unei configurații optime a rețelei, celelalte trei obiective specifice sunt următoarele:

- Încurajarea punerii în aplicare a *standardelor* europene pentru sistemele de management și impulsionează elaborării unor norme armonizate de exploatare pentru proiectele TEN-T de interes comun. Acest obiectiv nu își propune să impună noi standarde și norme specifice, ci mai degrabă să asigure adoptarea și punerea în aplicare cu eficacitate a unor standarde europene comune deja dezvoltate.
- Consolidarea cooperării dintre statele membre în vederea coordonării investițiilor, a calendarelor, a alegerii rutelor, a evaluărilor de mediu și ale rentabilității pentru proiectele de interes comun.
- Garantarea că o configurație optimă de rețea reprezintă un element esențial pentru alocarea de fonduri din partea UE, care permite concentrarea atenției asupra tronsoanelor transfrontaliere, a legăturilor lipsă și a blocajelor.

Au rezultat două opțiuni de politică:

- Opțiunea 1, care combină o abordare în ceea ce privește planificarea bazată în mare parte pe politica actuală, însă cu anumite modificări având în vedere experiența

acumulată, cu o abordare mai susținută în ceea ce privește coordonarea implementării;

- Opțiunea 2, care combină o abordare mai aprofundată în ceea ce privește coordonarea planificării, prin identificarea unei configurații optimizate pentru „centrul” strategic al TEN-T, cu aceeași abordare susținută în ceea ce privește coordonarea implementării.

Fiecare opțiune ar aduce îmbunătățiri semnificative în comparație cu abordările de bază în materie de politică, atât în ceea ce privește eficacitatea punerii în aplicare, cât și în ceea ce privește impactul economic, social și de mediu. Datorită mai bunei coordonări atât la nivel de planificare, cât și la nivel de implementare, opțiunea 2 ar avea un impact pozitiv global mai mare.

2.4. Metodologie pentru proiectarea rețelei centrale

Proiectarea rețelei centrale, astfel cum se menționează în prezenta propunere, este rezultatul unei metodologii stabilite de comun acord. Aceasta a fost elaborată în conformitate cu metodologia în două etape descrisă mai jos¹⁵.

Primul pas a fost identificarea nodurilor principale:

- nodurile urbane principale, cuprinzând toate capitalele statelor membre, toate „MEGA” orașele, conform ESPON, și toate celelalte zone urbane sau conurbații mari, inclusiv întreaga lor infrastructură multimodală relevantă în măsura în care aceasta face parte din rețeaua globală; în total, au fost identificate 82 de noduri urbane, care sunt enumerate în anexa la orientări; porturile și aeroporturile care țin în mod direct de nodurile urbane fac parte din rețeaua centrală;
- în afara acestor noduri urbane principale, porturile al căror volum depășește un anumit prag sau care îndeplinesc anumite criterii geografice; în total, în anexa la orientări sunt enumerate 82 de porturi;
- cele mai importante puncte de trecere a frontierei: câte unul per mod de transport între fiecare stat membru și fiecare țară învecinată; în total, în anexa la orientări sunt enumerate 46 de puncte de trecere a frontierei.

A doua etapă a constat în conectarea acestor noduri principale cu ajutorul unor legături multimodale (rutiere, feroviare, fluviale), în funcție de disponibilitate sau fezabilitate, ținând seama de eficacitate și eficiență și utilizând, de preferință, infrastructura existentă.

¹⁵ Metodologia detaliată a fost publicată în documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Noua politică privind rețeaua transeuropeană de transport – Aspecte privind planificarea și implementarea”, în ianuarie 2011. Ea a făcut obiectul unor ajustări minore în ceea ce privește aspecte abordate cu ocazia unei reuniuni a miniștrilor din domeniul transporturilor, care a avut loc în perioada 7-8 februarie 2011, precum și a unor reuniuni cu reprezentanții la nivel înalt ai tuturor statelor membre ale UE.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Rezumatul măsurilor propuse

Propunerea de regulament va abroga și înlocui Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

Propunerea conține următoarele elemente principale:

- TEN-T va fi dezvoltat treptat prin punerea în aplicare a unei abordări pe două niveluri, constând dintr-o rețea globală și o rețea centrală.
- Rețeaua globală urmează să fie implementată până cel târziu la 31 decembrie 2050, iar rețeaua centrală va fi pusă în aplicare cu titlu prioritar până la 31 decembrie 2030.
- Orientările stabilesc cadrul pentru identificarea proiectelor de interes comun. Aceste proiecte contribuie la dezvoltarea și implementarea TEN-T prin crearea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii, prin măsuri de promovare a utilizării eficiente a infrastructurii din punctul de vedere al resurselor și prin facilitarea unor servicii de transport de marfă durabile și eficiente.
- În vederea cooperării cu țările terțe și cu țările învecinate¹⁶, Uniunea Europeană poate promova proiecte de interes reciproc.
- Rețeaua globală este indicată prin:
 - hărți;
 - componente ale infrastructurii;
 - cerințe privind infrastructura;
 - priorități pentru promovarea proiectelor de interes comun.
- Terminalele de marfă, gările de călători, porturile fluviale, porturile maritime și aeroporturile vor conecta moduri de transport, pentru a permite astfel transportul multimodal.
- Nodurile urbane constituie elemente-cheie ale rețelei globale, în calitatea lor de puncte de legătură între diferitele infrastructuri de transport.
- Orientările stabilesc cerințe specifice privind rețeaua centrală, în plus față de cerințele privind rețeaua globală, de exemplu în ceea ce privește disponibilitatea

¹⁶ În anexa III figurează rețelele regionale de transport ale acestor țări, în măsura în care ele au fost deja definite. În ceea ce privește țările învecinate din cadrul Parteneriatului estic, rețeaua regională va fi definită ca urmare a activității comitetului privind transporturile din cadrul acestui parteneriat, pe baza activității desfășurate în cadrul TRACECA (Coridorul Europa-Caucaz-Asia). În ceea ce privește țările învecinate din sud, rețeaua regională va fi definită pe baza activității desfășurate în cadrul Forumului euro-mediteranean privind transporturile.

combustibililor alternativi. Comisia va monitoriza și evalua progresele realizate în ceea ce privește implementarea rețelei centrale.

- Coridoarele rețelei centrale sunt un instrument pentru implementarea acestei rețele. Ele trebuie să se bazeze pe integrarea și interoperabilitatea modală și să ducă la o dezvoltare și o gestionare coordonate.
- Coordonatorii europeni vor facilita implementarea coordonată a coridoarelor, în colaborare cu platformele de coridoare care urmează să fie instituite de statele membre în cauză.
- Fiecare platformă de coridor va stabili un plan multianual de dezvoltare, inclusiv planuri de investiții și de implementare, care va servi drept structură de gestionare. Pe baza acestor informații, Comisia va adopta acte de punere în aplicare (decizii) pentru fiecare coridor.
- Propunerea prevede o revizuire periodică a anexelor prin intermediul actelor delegate, în vederea actualizării hărților rețelei globale. Acesta preconizează, de asemenea, o revizuire a rețelei centrale până în 2023.

3.2. Temeiul juridic

Articolul 172 din TFUE constituie temeiul juridic pentru prezenta propunere.

3.3. Principiul subsidiarității

Dezvoltarea coordonată a unei rețele transeuropene de transport cu scopul de a sprijini fluxurile de transport din cadrul pieței unice europene și coeziunea economică, socială și teritorială în Europa necesită luarea de măsuri la nivelul Uniunii Europene, deoarece asemenea măsuri nu ar putea fi luate în mod individual de statele membre. Acesta este în special cazul tronsoanelor transfrontaliere.

3.4. Principiul proporționalității

Propunerea este conformă cu principiul proporționalității și face parte în sfera de acțiune în domeniul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită la articolul 170 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Acțiunile avute în vedere de prezenta propunere se limitează în mod specific la dimensiunea europeană a rețelelor infrastructurii de transport.

3.5. Alegerea instrumentelor

Orientările TEN-T actuale au fost propuse și adoptate sub forma a unei decizii a Parlamentului European și a Consiliului. Această decizie se adresează statelor membre, conferind orientărilor un caracter obligatoriu, în toate elementele lor, pentru toate statele membre.

În timp ce statele membre au fost, în mod tradițional, principalii actori implicați în dezvoltarea și gestionarea infrastructurii de transport, evoluțiile actuale sugerează că această situație s-a schimbat progresiv. Autoritățile regionale și locale, administratorii de

infrastructură, operatorii de transport și alte entități publice și private au devenit, de asemenea, actori cheie în dezvoltarea de infrastructuri.

Dat fiind că, pe lângă statele membre, în planificarea, dezvoltarea și exploatarea rețelei TEN-T s-au implicat și alți actori, este important să se asigure că orientările sunt obligatorii pentru toate părțile interesate. Prin urmare, Comisia a ales un regulament ca instrument juridic pentru prezenta propunere.

În plus, trebuie remarcat faptul că propunerea este destinată să acopere perioada până în 2050. Prin urmare, este dificil să se anticipeze toate categoriile de actori care ar putea fi implicate în punerea în aplicare a proiectelor TEN-T în perioada respectivă.

3.6. Spațiul Economic European

Actul propus se referă la un subiect de interes pentru Spațiul Economic European și trebuie, prin urmare, extins la acesta.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu generează costuri suplimentare pentru bugetul UE.

5. MECANISMUL CONECTAREA EUROPEI

În contextul Comunicării privind Cadrul financiar multianual 2014-2020¹⁷, Comisia a anunțat crearea unui nou instrument la nivelul UE – mecanismul Conectarea Europei - care va finanța infrastructuri prioritare ale UE în domenii precum transporturile, energia și banda largă digitală. Acest mecanism va sprijini infrastructurile care au o dimensiune europeană și un raport cu piața unică, orientând sprijinul UE către rețelele prioritare care trebuie implementate până în 2020 și către zonele în care acțiunea europeană este cea mai îndreptățită. Mecanismul va beneficia de un singur fond în valoare de 50 miliarde EUR pentru perioada 2014-2020, din care 31,7 miliarde EUR vor fi alocate transporturilor; din această din urmă sumă, 10 miliarde EUR sunt destinate investițiilor în infrastructurile de transport aferente de pe teritoriile statelor membre eligibile pentru finanțare din Fondul de coeziune. Comunicarea sugerează, de asemenea, că proiectele de infrastructură de interes pentru UE care traversează țări învecinate și țări aflate în faza de preaderare, trebuie pe viitor să fie coordonate și consolidate prin intermediul noului mecanism Conectarea Europei¹⁸.

Împreună cu mecanismul Conectarea Europei, prezentele orientări vor stabili prioritățile pentru finanțarea europeană a infrastructurii de transport.

6. SIMPLIFICARE

Propunerea contribuie la simplificarea normelor existente. Ca urmare a noii abordări bazate pe coridoare și a creării de platforme de coridoare, pregătirea proiectelor poate fi raționalizată.

¹⁷ COM(2011) 500 final.

¹⁸ O astfel de coordonare ar putea implica, printre altele, o finanțare din partea Facilității de investiții pentru vecinătate (FIV) sau a Instrumentului de asistență pentru preaderare (IPA).

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport

(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 European¹⁹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²⁰,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport²¹ a fost reformată în interesul clarității prin Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport²².
- (2) Planificarea, dezvoltarea și exploatarea rețelelor transeuropene de transport contribuie la realizarea unor obiective deosebit de importante ale Uniunii, cum ar fi buna funcționare a pieței interne și consolidarea coeziunii economice și sociale; de asemenea, ele au obiectivele specifice de a permite mobilitatea neîntreruptă și durabilă a persoanelor și a mărfurilor și asigurarea accesibilității pentru toate regiunile din Uniune.
- (3) Aceste obiective specifice trebuie atinse prin instituirea interconexiunilor și a interoperabilității între rețelele de transport naționale într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor.

¹⁹ JO C , , p. .

²⁰ JO C , , p. .

²¹ JO L 228, 9.9.1996, p. 1.

²² JO L 204, 5.8.2010, p. 1.

- (4) Creșterea traficului a dus la creșterea gradului de congestionare pe coridoarele de transport internaționale. Pentru a asigura mobilitatea internațională a mărfurilor și călătorilor, capacitatea rețelei transeuropene de transport și utilizarea acestei capacități trebuie 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.
- (5) După cum se menționează în Cartea albă privind transporturile intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”²³, eficacitatea și eficiența transporturilor poate fi îmbunătățită în mod semnificativ prin asigurarea unei mai bune integrări modale la nivelul întregii rețele, în ceea ce privește infrastructura, fluxurile de informații și procedurile.
- (6) Cartea albă recomandă utilizarea tehnologiilor informației și comunicării legate de transporturi pentru a asigura o gestionare mai bună și mai integrată a traficului și pentru a simplifica procedurile administrative, prin îmbunătățirea logisticii transportului de marfă, prin localizarea și urmărirea mărfurilor, precum și prin optimizarea orarelor de zbor și a fluxurilor de trafic. Având în vedere că astfel de măsuri promovează gestionarea și utilizarea într-un mod eficient a infrastructurii de transport, ele trebuie să facă obiectul prezentului regulament.
- (7) Politica în domeniul rețelei transeuropene de transport trebuie să țină seama de evoluția politicii în materie de transporturi și de dreptul de proprietate asupra infrastructurilor. În trecut, statele membre erau principala entitate responsabilă de construirea și întreținerea infrastructurilor de transport. Cu toate acestea, și alte entități, inclusiv cele private, au căpătat un rol important în ceea ce privește realizarea unei rețele transeuropene de transport multimodale, inclusiv, de exemplu, administratorii de infrastructură, concesionarii sau autoritățile portuare sau aeroportuare.
- (8) Rețeaua transeuropeană de transport constă în mare măsură din infrastructura deja existentă. Această infrastructură existentă este administrată de diverse entități publice și private. Pentru a îndeplini în totalitate obiectivele noii politici privind o rețea transeuropeană de transport, trebuie instituite în cadrul unui regulament o serie de cerințe uniforme în materie de infrastructură, astfel încât toate entitățile responsabile de infrastructura rețelei transeuropene de transport să le respecte.
- (9) Metoda optimă de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport constă într-o abordare pe două niveluri, alcătuită dintr-o rețea globală și o rețea centrală, aceste două straturi reprezentând cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul Uniunii.
- (10) Rețeaua globală trebuie să fie o rețea de transport cu caracter paneuropean, care să asigure accesibilitatea pentru toate regiunile Uniunii, inclusiv regiunile îndepărtate și cele ultraperiferice - obiectiv urmărit și de politica maritimă integrată²⁴ - și să consolideze coeziunea dintre acestea. Orientările trebuie să stabilească cerințele pentru

²³ COM(2011) 144 final.

²⁴ COM(2007) 575 final.

infrastructura rețelei globale, pentru a realiza o rețea de înaltă calitate în întreaga Uniune până în 2050.

- (11) Rețeaua centrală trebuie să fie identificată și implementată cu titlu prioritar în cadrul oferit de rețeaua globală până în 2030. Ea trebuie să constituie coloana vertebrală a dezvoltării unei rețele de transport multimodale și să stimuleze dezvoltarea întregii rețele globale. Rețeaua centrală trebuie 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.
- (12) În vederea instituirii la timp și într-un mod coordonat a rețelelor centrale și globale, permițând astfel maximizarea beneficiilor rețelei, statele membre în cauză trebuie să se asigure că proiectele de interes comun sunt finalizate până în 2030 și, respectiv, 2050.
- (13) Este necesar să se identifice proiectele de interes comun care vor contribui la realizarea rețelei transeuropene de transport și care corespund priorităților stabilite în orientări.
- (14) Proiectele de interes comun trebuie să demonstreze o valoare adăugată clară pe plan european. În general, proiectele transfrontaliere au o valoare adăugată ridicată pe plan european, dar ele pot avea efecte economice directe de o mai mică importanță în comparație cu proiectele strict naționale. Prin urmare, ele sunt susceptibile de a nu fi puse în aplicare fără o intervenție din partea Uniunii.
- (15) Dat fiind că dezvoltarea și implementarea rețelei transeuropene de transport nu este efectuată exclusiv de către statele membre, toți promotorii de proiecte de interes comun, cum ar fi autoritățile locale și regionale, administratorii de infrastructură sau alte entități private sau publice trebuie să facă obiectul drepturilor și obligațiilor din prezentul regulament, precum și al altor norme și proceduri relevante aplicabile la nivelul Uniunii sau la nivel național, atunci când derulează astfel de proiecte.
- (16) Este necesară cooperarea cu țările învecinate și cu țările terțe este necesară pentru a se asigura legătura și interoperabilitatea dintre rețelele de infrastructură respective. În consecință, Uniunea trebuie, după caz, să promoveze desfășurarea de proiecte de interes reciproc cu țările respective.
- (17) Pentru a realiza integrarea modală la nivelul rețelei, este necesară o planificare corespunzătoare a rețelei transeuropene de transport. Acest lucru presupune, de asemenea, punerea în aplicare a unor cerințe specifice la nivelul întregii rețele în ceea ce privește infrastructura, sistemele de transport inteligente, echipamentele și serviciile. Prin urmare, este necesar să se asigure punerea în aplicare corespunzătoare și concertată a acestor cerințe în întreaga Europă pentru fiecare mod de transport și pentru interconectarea acestora în cadrul rețelei transeuropene de transport și în afara acesteia, cu scopul de a obține beneficiile efectului de rețea și de a permite crearea de condiții pentru ca operațiunile transeuropene de transport pe distanțe lungi să fie eficiente.
- (18) Pentru a determina infrastructurile de transport existente și planificate pentru rețeaua globală și pentru rețeaua centrală, trebuie să se pună la dispoziție o serie de hărți care să fie adaptate în timp pentru a lua în considerare evoluția fluxurilor de trafic. Baza

tehnică a hărților este oferită de sistemul TENtec al Comisiei, care conține un nivel ridicat de detaliu privind infrastructura transeuropeană de transport.

- (19) Orientările trebuie să stabilească priorități în vederea atingerii obiectivelor în orizontul de timp dat.
- (20) Sistemele de transport inteligente au drept scop furnizarea unei baze pentru optimizarea traficului și a operațiunilor de transport și pentru îmbunătățirea serviciilor conexe.
- (21) Orientările ar trebui să prevadă dezvoltarea rețelei globale în noduri urbane, având în vedere că acele noduri reprezintă punctul de plecare sau destinația finală („ultimul kilometru”) pentru călătorii și pentru marfa care circulă pe rețeaua transeuropeană de transport și au rolul de puncte de transfer în cadrul diferitelor moduri de transport sau între acestea.
- (22) Având în vedere amploarea sa, rețeaua transeuropeană de transport trebuie să constituie baza pentru implementarea pe scară largă a noilor tehnologii și a rezultatelor inovării, care, de exemplu, pot contribui la sporirea eficienței globale a sectorului transporturilor europene și la reducerea amprente sale de carbon. Aceasta va contribui la strategia Europa 2020 și la îndeplinirea obiectivului Cărții albe privind transporturile de reducere cu 60% a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2050 (pe baza nivelurilor din 1990), precum și la obiectivul privind sporirea securității aprovizionării cu combustibil în Uniune.
- (23) Rețeaua transeuropeană de transport trebuie să asigure o multimodalitate eficientă, care să permită existența unor mai bune opțiuni în ceea ce privește modurile de transport și consolidarea unor volume semnificative pentru transferuri pe distanțe lungi. Astfel, multimodalitatea va deveni mai atrăgătoare din punct de vedere economic pentru expeditori.
- (24) Pentru a crea o infrastructură de transport eficientă și de înaltă calitate la nivelul tuturor modurilor de transport, orientările trebuie să cuprindă dispoziții referitoare la securitatea și siguranța mișcărilor de călători și a mișcărilor de mărfuri, la impactul schimbărilor climatice și al eventualelor catastrofe naturale sau provocate de om asupra infrastructurii și accesibilității pentru toți utilizatorii transporturilor.
- (25) Rețeaua centrală trebuie să constituie un subansamblu al rețelei globale din care face parte. Ea trebuie să reprezinte cele mai importante noduri și legături din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu nevoile de trafic. Rețeaua centrală trebuie 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.
- (26) Pentru a implementa rețeaua centrală în termenul limită stabilit, ar putea fi utilizată o abordare bazată pe coridoare, care să asigure coordonarea pe bază transnațională a diverselor proiecte și sincronizarea dezvoltării coridorului, maximizându-se astfel avantajele rețelei.
- (27) Coridoarele rețelei centrale trebuie de asemenea să contribuie la realizarea obiectivelor mai ample ale politicii în domeniul transporturilor și să faciliteze integrarea modală și

operațiunile multimodale. Acest lucru ar permite existența unor coridoare special dezvoltate pentru transportul de marfă, optimizate din punct de vedere al consumului de energie și al emisiilor și capabile să minimizeze impactul asupra mediului, dar care să fie totodată atractive datorită fiabilității, nivelului redus de congestiune și costurilor mici de exploatare și de administrare. În Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 (mecanismul Conectarea Europei) trebuie inclusă o listă de coridoare, însă aceasta trebuie să fie adaptabilă pentru a ține seama de modificările survenite în cadrul fluxurilor de trafic.

- (28) Proiectarea structurii de guvernare adecvate și identificarea surselor de finanțare pentru proiectele transfrontaliere complexe ar fi avantajată de crearea de platforme de coridoare pentru astfel de coridoare ale rețelei centrale. Coordonatorii europeni trebuie să faciliteze implementarea coordonată a coridoarelor rețelei centrale.
- (29) În ceea ce privește crearea coridoarelor rețelei centrale, trebuie să se acorde atenția cuvenită coridoarelor de transport feroviar de marfă instituite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv²⁵, precum plan european de desfășurare a ERTMS prevăzut de Decizia 2009/561/CE a Comisiei din 22 iulie 2009 de modificare a Deciziei 2006/679/CE în ceea ce privește implementarea specificației tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul control-comandă și semnalizare al sistemului feroviar transeuropean convențional²⁶.
- (30) În vederea maximizării coerenței dintre orientări și programarea instrumentelor financiare pertinente disponibile la nivelul Uniunii, finanțarea rețelei transeuropene de transport trebuie să se bazeze pe prezentul regulament și să recurgă la mecanismul Conectarea Europei²⁷. În mod corespunzător, această finanțare trebuie să aibă drept obiectiv alinierea și combinarea finanțării oferite printr-o serie de instrumente interne și externe relevante, cum ar fi fondurile structurale și de coeziune, Facilitatea de investiții pentru vecinătate (FIV), Instrumentul de asistență pentru preaderare (IPA)²⁸, cu finanțări din partea Băncii Europene de Investiții, a Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare și a altor instituții financiare. În special, atunci când dezvoltă rețeaua transeuropeană de transport, statele membre trebuie să țină seama de condiționalitățile *ex ante* aplicabile sectorului transporturilor, conform prevederilor anexei IV la Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 [Regulament de stabilire a dispozițiilor privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime vizat de cadrul strategic comun și de stabilire a dispozițiilor generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006]²⁹.

²⁵ JO L 276, 20.10.2010, p. 22.

²⁶ JO L 194, 25.7.2009, p. 60.

²⁷ Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 din... [mecanismul Conectarea Europei].

²⁸ Regulamentul (CE) nr. 1085/2006 al Consiliului din 17 iulie 2006 de instituire a unui instrument de asistență pentru preaderare (IPA), JO L 210, 31.7.2006, p. 82.

²⁹ COM(2011) 615 final.

- (31) În vederea actualizării anexelor și, în special, a hărților 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 legislative în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexelor. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (32) Pentru a se asigura condiții uniforme de aplicare a prezentului regulament, Comisiei trebuie să i se confere competențe de executare. Competențele în cauză trebuie exercitate în conformitate cu 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 Comisie³⁰.
- (33) Dat fiind că obiectivele acțiunii preconizate, 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 că, având în vedere necesitatea coordonării acestor obiective, ele pot fi așadar realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum prevede articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat și la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

PRINCIPII GENERALE

Articolul 1 **Obiect**

1. Prezentul regulament stabilește orientările Uniunii (denumite în continuare „orientările”) pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care determină infrastructura rețelei transeuropene de transport în cadrul căreia sunt identificate proiecte de interes comun și proiecte de interes reciproc.
2. Orientările definesc cerințele care trebuie respectate de entitățile responsabile cu gestionarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport.

³⁰ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

3. Orientările stabilesc prioritățile pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.
4. Orientările prevăd măsuri pentru implementarea rețelei transeuropene de transport.

Articolul 2 **Domeniu de aplicare**

1. Orientările se aplică rețelei transeuropene de transport care include:
 - infrastructura de transport existentă și planificată menționată la alineatul (2) și
 - măsurile care promovează gestionarea și utilizarea eficientă a acestei infrastructuri.
2. Infrastructura de transport a rețelei transeuropene de transport include:
 - (a) infrastructura de transport feroviar stabilită în secțiunea 1 din capitolul II;
 - (b) infrastructura de transport pe căi navigabile interioare stabilită în secțiunea 2 din capitolul II;
 - (c) infrastructura de transport rutier stabilită în secțiunea 3 din capitolul II;
 - (d) infrastructura de transport maritim stabilită în secțiunea 4 din capitolul II;
 - (e) infrastructura de transport aerian stabilită în secțiunea 5 din capitolul II;
 - (f) infrastructura de transport multimodal stabilită în secțiunea 6 din capitolul II;
 - (g) echipamentele și sistemele de transport inteligente aferente infrastructurilor de transport menționate la literele (a) - (f).

Articolul 3 **Definiții**

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „proiect de interes comun” înseamnă orice parte a infrastructurii de transport planificate, a infrastructurii de transport existente sau orice modificare a infrastructurii de transport existente care respectă dispozițiile capitolului II și orice măsuri care asigură gestionarea și utilizarea în mod eficient a acestei infrastructuri;
- (b) „proiect de interes reciproc” înseamnă un proiect care implică participarea atât a Uniunii, cât și a uneia sau mai multor țări terțe, care urmărește conectarea rețelei transeuropene de transport la rețelele de infrastructură de transport din țările respective, pentru a facilita fluxurile de transport principale;
- (c) „țară terță” înseamnă orice țară învecinată și toate celelalte țări cu care Uniunea poate coopera pentru atingerea obiectivelor urmărite prin prezentul regulament;

- (d) „țară învecinată” înseamnă țara care intră sub incidența politicii europene de vecinătate, inclusiv a parteneriatului strategic³¹, a politicii de extindere, a Spațiului Economic European sau a Asociației Europene a Liberului Schimb;
- (e) „valoare adăugată europeană” a unui proiect înseamnă valoarea rezultată din intervenția Uniunii, care se adaugă la valoarea ce ar fi fost creată doar prin acțiunea statelor membre;
- (f) „administrator de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special cu crearea și întreținerea infrastructurii de transport. Printre activitățile acestuia se poate număra gestionarea sistemelor de control și siguranță ale infrastructurii;
- (g) „sisteme de transport inteligente (STI)” înseamnă sisteme care utilizează tehnologii de informare, de comunicare, de navigare și de poziționare/localizare pentru a gestiona mobilitatea și traficul în cadrul rețelei transeuropene de transport și pentru a oferi servicii cu valoare adăugată cetățenilor și operatorilor, inclusiv pentru o utilizare a rețelei în condiții de securitate, siguranță, protecție a mediului și eficiență din punct de vedere al capacității. Acestea pot include, de asemenea, dispozitive de bord, cu condiția ca acestea să alcătuiască un ansamblu indivizibil împreună cu componentele de infrastructură corespondente. Sistemele de transport inteligente includ sistemele, tehnologiile și serviciile menționate la punctele (h) - (l).
- (h) „sistem de gestionare a traficului aerian” înseamnă un sistem, astfel cum este menționat în Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea)³² și în Planul general privind gestionarea traficului aerian european (Planul general ATM) definit în Regulamentul (CE) nr. 219/2007 al Consiliului din 27 februarie 2007 privind înființarea unei întreprinderi comune pentru realizarea sistemului european de nouă generație pentru gestionarea traficului aerian (SESAR)³³;
- (i) „sisteme de informare și monitorizare a traficului naval” (VTMIS) înseamnă sisteme implementate pentru monitorizarea și gestionarea traficului și a transportului maritim, care utilizează informații oferite de sistemele de identificare automată a navelor (*Automatic Identification Systems of Ships* - AIS), de sistemul de identificare și urmărire a navelor de la distanță (*Long-Range Identification and Tracking of Ships* - LRIT), de sistemele radar de coastă și de sistemele de radiocomunicații, astfel cum se prevede în 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 Consiliului³⁴;

³¹ COM(2004) 106 final.

³² JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

³³ JO L 64, 2.3.2007, p. 1.

³⁴ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

- (j) „servicii de informații fluviale (RIS)” înseamnă tehnologiile informațiilor și comunicației privind căile navigabile interioare, astfel cum sunt definite în 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 Comunității³⁵;
- (k) „servicii maritime electronice” înseamnă servicii care utilizează tehnologii avansate și interoperabile de informare în sectorul transportului maritim, cu scopul de a facilita tranzitul mărfurilor pe mare și în zonele portuare;
- (l) „sistem european de gestionare a traficului feroviar (*European Rail Traffic Management System* - ERTMS)” înseamnă sistemul definit în Decizia 2006/679/CE a Comisiei din 28 martie 2006³⁶ și în Decizia 2006/860 a Comisiei din 7 noiembrie 2006³⁷ privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemelor feroviare transeuropene convențional și de mare viteză;
- (m) „mod de transport” înseamnă transport feroviar, pe căi navigabile interioare, rutier, maritim sau aerian;
- (n) „transport multimodal” înseamnă transport de marfă sau de călători, sau ambele, prin utilizarea a două sau mai multe moduri de transport;
- (o) „nod urban” înseamnă o zonă urbană unde infrastructura de transport a rețelei transeuropene de transport este conectată la alte părți ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului local și regional;
- (p) „platformă logistică” înseamnă o zonă care este direct conectată la infrastructura de transport a rețelei transeuropene de transport, incluzând cel puțin un terminal de marfă, și care permite desfășurarea unor activități logistice;
- (q) „terminal de marfă” înseamnă o structură prevăzută cu echipamente pentru transbordarea între cel puțin două moduri de transport și pentru depozitarea temporară a mărfurilor, cum ar fi porturile, porturile fluviale, aeroporturile și terminalele feroviar-rutiere;
- (r) „regiune NUTS” înseamnă o regiune, astfel cum este definită în Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică.

Articolul 4

Obiectivele rețelei transeuropene de transport

1. Rețeaua transeuropeană de transport permite efectuarea de servicii și de operațiuni de transport care:

³⁵ JO L 255, 30.9.2005, p. 152.

³⁶ JO L 284, 16.10.2006, p. 1.

³⁷ JO L 342, 7.12.2006, p. 1.

- (a) să răspundă nevoilor în materie de mobilitate și transport ale utilizatorilor săi pe teritoriul Uniunii și în raporturile cu țările terțe, contribuind astfel la creșterea economică și la competitivitate;
 - (b) să fie eficiente din punct de vedere economic, să contribuie la realizarea obiectivelor vizând transporturile nepoluante și cu emisii scăzute de carbon, la securitatea aprovizionării cu combustibil și la protecția mediului, care să fie sigure și securizate și să respecte standarde de înaltă calitate, atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de marfă;
 - (c) să promoveze cele mai avansate concepte tehnologice și operaționale;
 - (d) să asigure accesibilitatea corespunzătoare pentru toate regiunile Uniunii, promovând astfel coeziunea socială, economică și teritorială și susținând creșterea incluzivă;
2. În ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii rețelei transeuropene de transport, trebuie urmărite obiectivele de mai jos:
- (a) interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport;
 - (b) eliminarea blocajelor în trafic și remedierea legăturilor lipsă, atât în cadrul infrastructurilor de transport cât și la punctele de conexiune dintre acestea, pe teritoriile statelor membre și la punctele de trecere a frontierelor dintre acestea;
 - (c) dezvoltarea tuturor modurilor de transport, astfel încât să se pună bazele unui transport durabil și eficient din punct de vedere economic pe termen lung;
 - (d) integrarea optimă și interconectarea tuturor modurilor de transport;
 - (e) utilizarea eficientă a infrastructurii;
 - (f) promovarea utilizării la scară largă a modurilor de transport cu cel mai neutru efect din punctul de vedere al emisiilor de carbon;
 - (g) conectarea infrastructurilor de transport ale rețelei transeuropene de transport la rețelele infrastructurilor de transport din țările învecinate, precum și promovarea interoperabilității acestora;
 - (h) stabilirea cerințelor privind infrastructura, în special în domeniul interoperabilității, siguranței și securității, care vor constitui norme de calitate, eficiență și durabilitate a serviciilor de transport;
 - (i) existența, atât pentru traficul de călători, cât și pentru traficul de marfă, a unor conexiuni directe între infrastructura de transport pentru traficul pe distanțe lungi, pe de o parte, și pentru traficul local și regional, pe de altă parte;
 - (j) o infrastructură de transport care să reflecte situațiile specifice din diferite părți ale Uniunii și care să prevadă o acoperire echilibrată a regiunilor europene, inclusiv a regiunilor ultraperiferice și a celor periferice;

- (k) accesibilitate pentru persoanele în vârstă, pentru persoanele cu mobilitate redusă și pentru călătorii cu handicap.

Articolul 5

Rețea eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor

Statele membre și, după caz, autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii de transport, precum și alte entități publice și private trebuie să planifice, să dezvolte și să exploateze rețeaua transeuropeană de transport într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, prin:

- (a) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;
- (b) implementarea la scară largă a noilor tehnologii și a sistemelor de transport inteligente;
- (c) îmbunătățirea și întreținerea infrastructurii de transport existente;
- (d) luarea în considerare a unor posibile sinergii cu alte rețele, în special cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații;
- (e) evaluarea impactului strategic de mediu, cu instituirea unor planuri și programe adecvate și a impactului asupra atenuării efectului schimbărilor climatice;
- (f) măsuri de planificare și extindere a capacităților de infrastructură, acolo unde este necesar;
- (g) luarea în considerare în mod adecvat a vulnerabilității infrastructurii de transport în ceea ce privește schimbările climatice, precum și catastrofele naturale și cele provocate de om.

Articolul 6

Structura pe două niveluri a rețelei transeuropene de transport

1. Dezvoltarea treptată a rețelei transeuropene de transport trebuie să se realizeze în special prin implementarea unei structuri pe două niveluri pentru această rețea, constând într-o rețea globală și într-o rețea centrală.
2. Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente a acestei infrastructuri. Ea trebuie elaborată în conformitate cu dispozițiile capitolului II.
3. Rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport. Ea trebuie identificată și elaborată în conformitate cu dispozițiile capitolului III.

Articolul 7
Proiecte de interes comun

1. Proiectele de interes comun contribuie la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, prin crearea de noi infrastructuri de transport, prin întreținerea, reabilitarea și modernizarea infrastructurilor de transport existente și prin măsuri de promovare a utilizării sale eficiente din punctul de vedere al resurselor.
2. Un proiect de interes comun:
 - (a) trebuie să contribuie la obiectivele prevăzute de articolul 4;
 - (b) trebuie să respecte dispozițiile capitolului II și, dacă afectează rețeaua centrală, trebuie să respecte, de asemenea, dispozițiile capitolului III;
 - (c) trebuie să fi făcut obiectul unei analize de rentabilitate socio-economică care să fi dat o valoare actuală netă pozitivă;
 - (d) trebuie să demonstreze o reală valoare adăugată europeană.
3. Un proiect de interes comun poate să înglobeze întregul său ciclu, inclusiv studiile de fezabilitate și procedurile de autorizare, punerea în aplicare și evaluarea.
4. Statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că proiectele se derulează în conformitate cu dispozițiile pertinente ale Uniunii și cu normele și procedurile naționale, în special cu legislația Uniunii în materie de mediu, protecția climei, siguranță, securitate, concurență, ajutoare de stat, achiziții publice și sănătate publică.
5. Proiectele de interes comun sunt eligibile pentru asistență financiară din partea Uniunii în temeiul instrumentelor disponibile pentru rețeaua transeuropeană de transport, în special mecanismul Conectarea Europei instituit prin Regulamentul (UE) nr. XXX/2012.

Articolul 8
Cooperarea cu țările terțe

1. Uniunea poate acorda sprijin pentru proiectele de interes comun, cu scopul de a conecta rețeaua transeuropeană de transport la rețelele de infrastructură ale țărilor terțe care fac obiectul politicii europene de vecinătate, al politicii de extindere, al Spațiului Economic European și al Asociației Europene a Liberului Schimb și care vizează:
 - (a) conectarea rețelei centrale la punctele de trecere a frontierei;
 - (b) asigurarea legăturii dintre rețeaua centrală și rețelele de transport ale țărilor terțe;
 - (c) finalizarea infrastructurii de transport din țări terțe care face legătura între părți ale rețelei centrale din Uniune;

(d) implementarea sistemelor de gestionare a traficului în țările respective.

Aceste proiecte de interes comun sporesc capacitatea sau utilitatea rețelilor dintr-unul sau din mai multe state membre.

2. Uniunea poate coopera cu țări terțe pentru promovarea proiectelor de interes reciproc. Aceste proiecte urmăresc:
 - (a) promovarea interoperabilității dintre rețeaua transeuropeană de transport și rețelele țărilor învecinate;
 - (b) promovarea extinderii sferei de aplicare a politicii privind rețeaua transeuropeană de transport la țările terțe;
 - (c) facilitarea transportului aerian cu țările terțe, în special prin extinderea cerului unic european și prin cooperarea în materie de gestionare a traficului aerian;
 - (d) facilitarea transportului maritim și promovarea construirii de „autostrăzi maritime” împreună cu țările terțe.
3. Proiectele de interes reciproc prevăzute la alineatul (2) litera (a) trebuie să respecte dispozițiile corespunzătoare prevăzute în capitolul II.
4. Anexa III include hărțile indicative ale rețelei transeuropene de transport extinsă la anumite țări învecinate.
5. Pentru promovarea proiectelor de interes reciproc, Uniunea poate utiliza noi instrumente financiare și de coordonare cu țările învecinate, precum Facilitatea de investiții pentru vecinătate (FIV) sau Instrumentul de asistență pentru preaderare (IPA).
6. Uniunea poate coopera cu organizații și organisme internaționale și regionale pentru a atinge oricare din obiectivele urmărite de prezentul articol.

CAPITOLUL II

REȚEAUA GLOBALĂ

Articolul 9

Dispoziții generale

1. Rețeaua globală constituie baza pentru identificarea proiectelor de interes comun.
2. Rețeaua globală:
 - (e) este cea indicată pe hărțile din anexa I la prezentul regulament;
 - (f) este identificată prin descrierea componentelor infrastructurii;
 - (g) respectă cerințele privind infrastructurile de transport stabilite în prezentul capitol;
 - (h) stabilește cadrul pentru dezvoltarea infrastructurii prioritare, astfel cum se menționează la articolele 10-35.
3. Statele membre se asigură că rețeaua globală este finalizată și că ea respectă în totalitate dispozițiile relevante din prezentul capitol până cel târziu la 31 decembrie 2050.

Articolul 10

Priorități

Atunci când desfășoară activități de dezvoltare a rețelei globale, Uniunea, statele membre, administratorii de infrastructură și alți promotori ai proiectelor trebuie să acorde o atenție deosebită măsurilor necesare pentru:

- (a) implementarea și dezvoltarea de sisteme de transport inteligente, inclusiv măsurile care să permită gestionarea traficului, programarea multimodală și serviciile de informații, localizarea și urmărirea multimodale, planificarea capacității și serviciile de rezervare online, precum și servicii integrate de emisie a biletelor;
- (b) remedierea legăturilor lipsă și înlăturarea blocajelor, în special în cazul tronsoanelor transfrontaliere;
- (c) eliminarea barierelor de ordin administrativ și tehnic, în special în ceea ce privește interoperabilitatea rețelei și concurența;
- (d) asigurarea integrării optime a modurilor de transport;
- (e) asigurarea accesibilității adecvate pentru toate regiunile Uniunii;

- (f) îmbunătățirea sau menținerea calității infrastructurii din punctul de vedere al eficienței, siguranței, securității, climei și, după caz, al rezistenței în fața dezastrelor, al performanțelor de mediu, al condițiilor sociale, al accesibilității pentru toți utilizatorii, al calității serviciilor și al continuității fluxurilor de trafic;
- (g) promovarea unei dezvoltări tehnologice de ultimă generație;
- (h) asigurarea securității alimentării cu combustibil prin autorizarea folosirii unor surse energetice și sisteme de propulsie alternative și, mai ales, cu un nivel scăzut sau chiar nul al emisiilor de carbon;
- (i) asigurarea ocolirii zonelor urbane de către transportul feroviar de marfă.

SECȚIUNEA 1

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT FEROVITAR

Articolul 11 **Hărți**

Liniile feroviare care fac parte din rețeaua globală sunt indicate pe hărțile din anexa I.

Articolul 12 **Componente ale infrastructurii**

1. Infrastructura de transport feroviar cuprinde, în special:
 - (a) linii feroviare de mare viteză și convenționale, inclusiv:
 - (i) liniile secundare;
 - (ii) tuneluri;
 - (iii) poduri;
 - (b) terminale de marfă și platforme logistice pentru transbordarea mărfurilor în cadrul modului de transport feroviar și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;
 - (c) gări, în conformitate cu prevederile anexei I, pentru transferul călătorilor în cadrul modului de transport feroviar, precum și între modul de transport feroviar și alte moduri de transport;
 - (d) echipamente conexe;
 - (e) STI.
2. Liniile feroviare sunt de următoarele tipuri:
 - (a) linii feroviare pentru transport de mare viteză, care sunt:

- (i) linii special construite pentru transportul de mare viteză, echipate pentru viteze mai mari sau egale cu 250 km/h;
 - (ii) linii convenționale special modernizate, echipate pentru viteze de ordinul a 200 km/h;
- (b) linii feroviare pentru transport convențional.
3. Printre echipamentele tehnice asociate cu liniile feroviare se numără sistemele de electrificare, echipamentele pentru urcarea și coborârea călătorilor și pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor în gări, platformele logistice și terminalele de marfă. De asemenea, sunt incluse toate instalațiile necesare pentru a asigura exploatarea în condiții de siguranță, securitate și eficiență a vehiculelor.

Articolul 13

Cerințe privind infrastructura de transport

1. Operatorii terminalelor de marfă se asigură că orice terminal de marfă este deschis tuturor operatorilor.
- Operatorii de platforme logistice pun la dispoziție cel puțin un terminal deschis tuturor operatorilor.
- Operatorii terminalelor de marfă și cei ai platformelor logistice oferă acest tip de acces, fără discriminare, și aplică tarife transparente.
2. Operatorii garilor de călători se asigură că gările de călători oferă accesul la informații, la serviciile de emisie a biletelor și la activitățile comerciale specifice traficului feroviar în cadrul rețelei globale și, după caz, la informații privind legăturile cu transportul local și regional, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei din 5 mai 2011 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean³⁸.
3. În limitele responsabilității care le revine, statele membre și administratorii de infrastructură se asigură că:
- (c) liniile feroviare sunt echipate cu ERTMS;
 - (d) infrastructura feroviară respectă dispozițiile Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate³⁹ și măsurile sale de punere în aplicare, cu scopul de a asigura interoperabilitatea rețelei globale;
 - (e) infrastructura feroviară respectă cerințele specificației tehnice de interoperabilitate (TSI) adoptate în conformitate cu articolul 6 din Directiva 2008/57/CE pentru liniile noi și modernizate, cu excepția cazurilor

³⁸ JO L 123, 12.5.2011, p. 11.

³⁹ JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

justificate în mod corespunzător, în cazul în care specificația tehnică de interoperabilitate relevantă autorizează acest lucru sau în temeiul procedurii prevăzute la articolul 9 din Directiva 2008/57/CE. În orice caz, infrastructura feroviară trebuie să respecte următoarele cerințe:

- (1) ecartamentul nominal al căii pentru liniile feroviare noi: 1 435 mm⁴⁰;
- (2) electrificare;
- (3) linii care sunt utilizate de trenurile de marfă convenționale⁴¹: o sarcină pe osie de 22,5 t și trenuri cu o lungime de 750 m;
- (4) declivitatea maximă pentru liniile noi care urmează să fie utilizate de trenurile de marfă convenționale: 12,5 mm/m⁴².

Articolul 14

Cadru pentru dezvoltarea infrastructurii prioritare

În ceea ce privește promovarea proiectelor de interes comun și în plus față de prioritățile stabilite la articolul 10, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde o atenție deosebită următoarelor aspecte:

- (a) implementarea ERTMS;
- (b) atenuarea impactului poluării fonice cauzate de transportul feroviar;
- (c) atingerea unor standarde mai ridicate decât cele prevăzute ca cerințe minime în specificațiile tehnice, astfel cum sunt descrise la articolul 13.

SECȚIUNEA 2

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE

Articolul 15

Hărți

Căile navigabile interioare și porturile interioare care fac parte din rețeaua globală sunt indicate pe hărțile din anexa I.

⁴⁰ Ecartamentul nominal standard al liniilor din Europa, astfel cum este menționat în specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la infrastructură, secțiunea 4.2.5.1. pentru liniile convenționale (denumită în continuare: CR TSI) din Decizia 2011/275/UE a Comisiei din 26 aprilie 2011 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar transeuropean convențional, JO L 126, 14.5.2011, p. 53, și secțiunea 4.2.2. pentru liniile de mare viteză (denumită în continuare: HS TSI) din Decizia nr. 2008/217/CE a Comisiei din 20 decembrie 2007 privind o specificație tehnică pentru interoperabilitate cu privire la subsistemul infrastructură al sistemului feroviar transeuropean de mare viteză, JO L 77, 19.3.2008, p. 1.

⁴¹ A se vedea cerințele pentru categoria de linie V-F, menționate în secțiunea 4.2.2 din CR TSI.

⁴² Cerințe pentru categoriile de linii IV-F, IV-M, VI-F și VI-M, menționate în secțiunea 4.2.4.3. din CR TSI.

Articolul 16
Componente ale infrastructurii

1. Infrastructura de transport pe căi navigabile interioare cuprinde, în special:
 - (a) râuri;
 - (b) canale;
 - (c) lacuri;
 - (d) infrastructuri conexe, precum ecluze, ascensoare, poduri, rezervoare;
 - (e) porturi interioare, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare;
 - (f) echipamente conexe;
 - (g) STI.
2. Porturile interioare administrează un volum anual de mărfuri transbordate de peste 500 000 de tone. Volumul anual total al mărfurilor transbordate se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, publicată de Eurostat.
3. Echipamentele portuare permit în special funcționarea sistemelor de propulsie și de operare care reduc poluarea, consumul energetic și intensitatea emisiilor de carbon. Printre acestea se numără instalațiile de preluare a deșeurilor.

Articolul 17
Cerințe privind infrastructura de transport

1. În limitele responsabilității care le revine, statele membre, operatorii portuari și administratorii de infrastructură se asigură că porturile interioare sunt conectate la infrastructura rutieră și feroviară a rețelei globale.
2. Operatorii portuari se asigură că orice port interior oferă cel puțin un terminal de marfă deschis tuturor operatorilor, fără discriminare, și că aplică tarife transparente.
3. În limitele responsabilității care le revine, statele membre și administratorii de infrastructură se asigură că:
 - (a) râurile, canalele și lacurile respectă cerințele minime pentru căile navigabile din clasa IV prevăzute în Acordul european asupra principalelor căi navigabile interioare de importanță internațională (AGN) privind noua clasificare a căilor navigabile interioare⁴³ și asigură înălțimea liberă continuă la poduri;
 - (b) râurile, canalele și lacurile sunt echipate cu RIS.

⁴³ Conferința Europeană a Miniștrilor Transporturilor (CEMT), CEMT/CM (92)6/Final.

Articolul 18
Cadru pentru dezvoltarea infrastructurii prioritare

În ceea ce privește promovarea proiectelor de interes comun și în plus față de prioritățile stabilite la articolul 10, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde o atenție deosebită următoarelor aspecte:

- (a) pentru căile navigabile interioare existente: măsuri de punere în aplicare necesare pentru a atinge standardele specifice clasei IV de căi navigabile interioare;
- (b) după caz, atingerea unor standarde mai ridicate decât cele specifice clasei IV de căi navigabile interioare, pentru a respecta cerințele pieței;
- (c) implementarea STI, inclusiv a RIS;
- (d) conectarea infrastructurii porturilor interioare la infrastructura de transport feroviar.

SECȚIUNEA 3
INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT RUTIER

Articolul 19
Hărți

Căile rutiere care fac parte din rețeaua globală sunt indicate pe hărțile din anexa I.

Articolul 20
Componente ale infrastructurii

1. Infrastructura de transport rutier cuprinde, în special:
 - (a) căi rutiere de înaltă calitate, inclusiv
 - (i) poduri;
 - (ii) tuneluri;
 - (iii) joncțiuni;
 - (iv) intersecții;
 - (v) bretele rutiere;
 - (b) zone de parcare;
 - (c) echipamente conexe;
 - (d) STI;

- (e) terminale de marfă și platforme logistice;
 - (f) stații de autobuz.
2. Căile rutiere de înaltă calitate menționate la alineatul (1) litera (a) sunt cele capabile să joace un rol important în traficul de marfă și de călători pe distanțe lungi, să integreze principalele centre urbane și economice, să comunice cu alte moduri de transport și să stabilească legături între regiunile enclavizate și periferice ale NUTS 2 și regiunile centrale ale Uniunii.
3. Căile rutiere de înaltă calitate sunt proiectate și construite special pentru traficul motorizat, putând fi vorba fie de autostrăzi, fie de șosele expres.
- (a) O autostradă este o șosea proiectată și construită special pentru traficul motorizat, care nu deservește proprietățile care o mărginesc și care:
 - (i) cu excepția punctelor speciale sau temporar, este prevăzută cu părți carosabile separate pentru cele două direcții de trafic, separate între ele printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;
 - (ii) nu intersectează la același nivel nicio șosea, cale ferată, linie de tramvai sau cale pietonală; și
 - (iii) este indicată ca fiind autostradă printr-un simbol special.
 - (b) O șosea expres este o șosea rezervată traficului motorizat, accesibilă numai prin intermediul bretelelor rutiere sau al joncțiunilor controlate, și care:
 - (i) nu autorizează oprirea și parcare pe partea carosabilă; și
 - (ii) nu intersectează la același nivel nicio cale ferată, linie de tramvai sau cale pietonală.
4. Printre echipamentele asociate căilor rutiere se numără în special echipamentele pentru gestionarea traficului, informare și îndrumare rutieră, pentru perceperea taxelor de utilizare, pentru garantarea siguranței rutiere, pentru reducerea efectelor negative asupra mediului, pentru realimentarea sau reîncărcarea vehiculelor cu motoare alternative, precum și pentru parcare în condiții de securitate a vehiculelor comerciale.

Articolul 21

Cerințe privind infrastructura de transport

În limitele responsabilității care le revine, statele membre și administratorii de infrastructură se asigură că:

- (a) Drumurile corespund dispozițiilor articolului 20 alineatul (3).
- (b) Siguranța infrastructurii de transport rutier este asigurată, monitorizată și îmbunătățită, după caz, în conformitate cu procedura prevăzută de

Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere⁴⁴.

- (c) Tunelurile rutiere cu lungimea de peste 500 m respectă dispozițiile Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană⁴⁵.
- (d) Interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră este asigurată în conformitate cu Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității⁴⁶ și în temeiul Deciziei 2009/750/CE a Comisiei din 6 octombrie 2009 privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică și a elementelor tehnice ale acestuia⁴⁷.
- (e) Sistemele de transport inteligente ale infrastructurii de transport rutier care respectă dispozițiile 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 transport⁴⁸ sunt implementate.

Articolul 22

Cadru pentru dezvoltarea infrastructurii prioritare

În ceea ce privește promovarea proiectelor de interes comun și în plus față de prioritățile stabilite la articolul 10, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde o atenție deosebită următoarelor aspecte:

- (a) utilizarea STI, în special informarea multimodală și gestionarea traficului, pentru a permite funcționarea sistemelor integrate de comunicare și plată;
- (b) introducerea de noi tehnologii și inovarea, pentru promovarea transportului hipocarbonic;
- (c) asigurarea de zone de parcare securizate;
- (d) promovarea siguranței rutiere.

⁴⁴ JO L 319, 29.11.2008, p. 59.

⁴⁵ JO L 167, 30.4.2004, p. 39.

⁴⁶ JO L 166, 30.4.2004, p. 124.

⁴⁷ JO L 268, 13.10.2009, p. 11.

⁴⁸ JO L 207, 6.8.2010, p. 1.

SECȚIUNEA 4

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT MARITIM

Articolul 23

Hărți

Porturile maritime care fac parte din rețeaua globală sunt indicate pe hărțile din anexa I.

Articolul 24

Componente ale infrastructurii

1. Infrastructura de transport maritim cuprinde, în special:
 - (a) spațiul maritim;
 - (b) canale maritime;
 - (c) porturi maritime, inclusiv infrastructura necesară pentru operațiunile de transport în interiorul zonei portuare;
 - (d) dispozitive de asistență la navigație;
 - (e) căi de acces în porturi;
 - (f) autostrăzi maritime;
 - (g) echipamente conexe;
 - (h) STI.
2. Porturile maritime reprezintă punctele de intrare și ieșire pentru infrastructura terestră a rețelei globale. Ele trebuie să îndeplinească cel puțin unul din următoarele criterii:
 - (a) Volumul total anual al traficului de călători trebuie să depășească 0,1 % din volumul total anual al traficului de călători la nivelul tuturor porturilor maritime ale Uniunii. Cifra de referință pentru acest volum total este reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă și publicată de Eurostat.
 - (b) Volumul total anual de marfă manipulate – fie în vrac, fie individual – trebuie să depășească 0,1% din volumul total anual al mărfurilor manipulate în toate porturile maritime ale Uniunii. Cifra de referință pentru acest volum total este reprezentată de cea mai recentă medie calculată pe trei ani disponibilă și publicată de Eurostat.
 - (c) Portul maritim trebuie să fie situat pe o insulă și să reprezinte singurul punct de acces la o regiune NUTS 3 din rețeaua globală.

- (d) Portul maritim trebuie să fie situat într-o regiune ultraperiferică sau periferică, în afara unei raze de 200 de km de cel mai apropiat port din rețeaua globală.
3. Printre echipamentele asociate cu infrastructura de transport maritim se numără în special echipamentele pentru spargerea gheții, prospectări hidrologice, dragare și întreținerea portului și a căilor de acces în port.

Articolul 25
Autostrăzi maritime

1. Autostrăzile maritime reprezintă dimensiunea maritimă a rețelei transeuropene de transport. Ele constau în rute maritime pe distanțe scurte, porturi, infrastructură și echipamente maritime conexe, precum și instalații care permit transportul maritim pe distanțe scurte sau servicii maritimo-fluviale între cel puțin două porturi, inclusiv conexiunile cu hinterlandul, în cel puțin două state membre diferite. Autostrăzile maritime trebuie să cuprindă:
- (a) legături maritime între porturi maritime ale rețelei globale;
 - (b) instalații portuare, tehnologii ale informației și comunicațiilor (TIC), cum ar fi sistemele electronice de gestionare logistică, siguranță și securitate și proceduri administrative și vamale în cel puțin un stat membru;
 - (c) infrastructura pentru acces terestru și maritim direct.
2. Proiectele de interes comun pentru autostrăzile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport trebuie propuse de cel puțin două state membre. Aceste proiecte trebuie să aibă una din următoarele caracteristici:
- (a) să reprezinte componenta maritimă a unui coridor al rețelei centrale, astfel cum este definită la articolul 49, sau componenta maritimă dintre două coridoare ale rețelei centrale;
 - (b) să constituie legătura maritimă și conexiunile acesteia cu hinterlandul în cadrul rețelei centrale între două sau mai multe porturi ale rețelei centrale;
 - (c) să constituie legătura maritimă și conexiunile acesteia cu hinterlandul între un port al rețelei centrale și porturi ale rețelei globale, cu un accent deosebit pe conexiunile cu hinterlandul ale porturilor din rețeaua centrală și globală.
3. Proiectele de interes comun pentru autostrăzile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport pot de asemenea să includă activități care aduc beneficii mai mari și care nu sunt legate de anumite porturi, precum activitățile de îmbunătățire a performanței de mediu, punerea la dispoziție de instalații pentru spargerea gheții, activitățile care asigură navigabilitatea tot timpul anului, operațiunile de dragare, instalațiile alternative de alimentare cu combustibil, precum și optimizarea proceselor, procedurilor și a factorului uman, platformele TIC și sistemele de informare, inclusiv sistemele de gestionare a traficului și de raportare electronică.

Articolul 26
Cerințe privind infrastructura de transport

1. În limitele responsabilității care le revine, statele membre, operatorii portuari administratorii de infrastructură se asigură că:
 - (a) Porturile maritime sunt conectate la liniile feroviare, la căile rutiere și, acolo unde este cazul, la căile navigabile interioare ale rețelei globale, cu excepția Maltei și a Ciprului atât timp cât pe teritoriul lor nu există niciun sistem feroviar.
 - (b) Orice port maritim oferă cel puțin un terminal deschis tuturor operatorilor, fără discriminare, și că aplică tarife transparente.
 - (c) Canalele maritime, șenalele navigabile și estuarele fac legătura dintre două mări sau oferă acces de la mare la porturile maritime și corespund cel puțin clasei VI de căi navigabile interioare.
2. Operatorii portuari se asigură că porturile includ echipamentele necesare pentru a garanta performanța de mediu a navelor în porturi, în special instalații de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură în conformitate cu Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură⁴⁹.
3. Statele membre implementează VTMS conform dispozițiilor Directivei 2002/59/CE.

Articolul 27
Cadru pentru dezvoltarea infrastructurii prioritare

În ceea ce privește promovarea proiectelor de interes comun și în plus față de prioritățile stabilite la articolul 10, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde o atenție deosebită următoarelor aspecte:

- (a) promovarea transportului pe autostrăzile maritime, inclusiv a transportului maritim pe distanțe scurte;
- (b) interconectarea porturilor maritime care dispun de căi navigabile interioare;
- (c) implementarea serviciilor VTMS și a serviciilor maritime electronice.

⁴⁹ JO L 332, 28.11.2000, p. 81.

SECȚIUNEA 5

INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT AERIAN

Articolul 28 **Hărți**

Aeroporturile care fac parte din rețeaua globală sunt indicate pe hărțile din anexa I.

Articolul 29 **Componente ale infrastructurii**

1. Infrastructura de transport aerian cuprinde, în special:
 - (a) spațiul aerian, rute și căi aeriene;
 - (b) aeroporturi;
 - (c) echipamente conexe;
 - (d) STI.
2. Aeroporturile trebuie să respecte unul dintre următoarele criterii:
 - (a) Pentru aeroporturile de călători:
 - (i) volumul anual total al traficului de călători reprezintă cel puțin 0,1 % din volumul anual total al călătorilor din toate aeroporturile Uniunii. Volumul anual total al călătorilor se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, publicată de Eurostat.
 - (ii) pragul de 0,1 % nu se aplică în cazul în care aeroportul este situat în afara unei raze de 100 km față de cel mai apropiat de aeroport din rețeaua globală sau în afara unei raze de 200 km dacă regiunea în care este situată este prevăzută cu o linie feroviară de mare viteză;
 - (b) Pentru aeroporturile de marfă, volumul anual total al mărfurilor este de cel puțin 0,2 % din volumul anual total al mărfurilor din toate aeroporturile Uniunii. Volumul anual total al mărfurilor se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, publicată de Eurostat.

Articolul 30 **Cerințe privind infrastructura de transport**

1. În limitele responsabilității care le revine, statele membre și operatorii aeroportuari se asigură că orice aeroport oferă cel puțin un terminal deschis tuturor operatorilor, fără discriminare, și că aplică tarife transparente.

2. În limitele responsabilității care le revine, statele membre, operatorii aeroportuari și transportatorii aerieni se asigură că standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, astfel cum au fost adoptate de Uniune în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002⁵⁰, se aplică infrastructurii de transport aerian al rețelei globale.
3. În limitele responsabilității care le revine, statele membre, operatorii aeroportuari și transportatorii aerieni se asigură că infrastructura pentru gestionarea traficului aerian permite implementarea cerului unic european, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru)⁵¹, cu Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii)⁵², cu Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian)⁵³ și cu Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulamentul privind interoperabilitatea)⁵⁴, 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.

Articolul 31

Cadru pentru dezvoltarea infrastructurii prioritare

În ceea ce privește promovarea proiectelor de interes comun și în plus față de prioritățile stabilite la articolul 10, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde o atenție deosebită următoarelor aspecte:

- (c) optimizarea infrastructurii existente;
- (d) creșterea capacității aeroportuare;
- (e) sprijinirea implementării cerului unic european și a sistemelor de gestionare a traficului aerian, în special cele responsabile cu implementarea SESAR.

⁵⁰ JO L 97, 9.4.2008, p. 72.

⁵¹ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

⁵² JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

⁵³ JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

⁵⁴ JO L 96, 31.3.2004, p. 26.

SECȚIUNEA 6

INFRASTRUCTURA PENTRU TRANSPORTUL MULTIMODAL

Articolul 32

Hărți

Terminalele de marfă și platformele logistice care fac parte din rețeaua globală sunt indicate pe hărțile din anexa I.

Articolul 33

Componente ale infrastructurii

Terminalele de marfă sau platformele logistice trebuie să îndeplinească cel puțin unul din criteriile următoare:

- (a) volumul total al mărfurilor transbordate trebuie să depășească pragul cantitativ pentru porturile maritime stabilit la articolul 24;
- (b) în cazul în care, într-o regiune NUTS 2, nu există niciun terminal de marfă sau platformă logistică care să respecte dispozițiile de la litera (a), principalul terminal de marfă sau principala platformă logistică conectată cel puțin la rețeaua rutieră și feroviară pentru regiunea NUTS 2 respectivă este desemnată de statul membru în cauză.

Articolul 34

Cerințe privind infrastructura de transport

1. În limitele responsabilității care le revine, statele membre, operatorii de terminale de marfă, operatorii portuari și aeroportuari, precum și administratorii de infrastructură se asigură că:
 - (a) Modurile de transport sunt conectate la oricare din următoarele componente: terminale de marfă, gări de călători, porturi interioare, aeroporturi, porturi maritime, cu scopul de a permite transportul multimodal de marfă și călători.
 - (b) Fără a aduce atingere dispozițiilor aplicabile prevăzute în dreptul Uniunii și în legislațiile naționale, terminalele de marfă și platformele logistice, porturile interioare și maritime, precum și aeroporturile care manipulează mărfuri trebuie echipate astfel încât să permită furnizarea de fluxuri de informații în cadrul infrastructurii respective și între modurile de transport aflate de-a lungul lanțului logistic. Astfel de sisteme trebuie să permită îndeosebi transmiterea de informații în timp real cu privire la capacitatea de infrastructură disponibilă, la fluxurile de trafic și la poziționare, localizare și urmărire și să asigure siguranța și securitatea călătoriilor multimodale.
 - (c) Fără a aduce atingere dispozițiilor aplicabile prevăzute în dreptul Uniunii și în legislațiile naționale, traficul neîntrerupt de călători în cadrul rețelei globale trebuie facilitat prin intermediul unor echipamente adecvate și prin

disponibilitatea sistemelor de transport inteligente în gările feroviare, în stațiile de autobuz, în aeroporturi și, după caz, în porturile maritime și interioare.

2. Operatorii de terminale de marfă se asigură că terminalele de marfă sunt echipate cu macarale, transportoare și alte dispozitive pentru deplasarea mărfurilor între diverse moduri de transport, precum și pentru poziționarea și depozitarea mărfurilor.

Articolul 35

Cadru pentru dezvoltarea infrastructurii prioritare

În ceea ce privește promovarea proiectelor de interes comun și în plus față de prioritățile stabilite la articolul 10, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde o atenție deosebită următoarelor aspecte:

- (a) prevederea unei interconectări și integrări efective a infrastructurii rețelei globale, inclusiv prin infrastructură de acces, acolo unde este cazul, și prin terminalele de marfă și platformele logistice;
- (b) înlăturarea principalelor bariere tehnice și administrative din calea transportului multimodal;
- (c) dezvoltarea unui flux de informații fluid între modurile de transport și facilitarea punerii la dispoziție a unor servicii multimodale și unimodale în cadrul sistemului transeuropean de transport, inclusiv serviciile conexe de comunicare, plată, emitere a biletelor și comercializare.

SECȚIUNEA 7

DISPOZIȚII COMUNE

Articolul 36

Noduri urbane

Atunci când dezvoltă rețeaua globală în noduri urbane, statele membre și ceilalți promotori de proiecte vizează să asigure:

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

- (e) asigurarea ocolirii zonelor urbane de către transportul rutier, pentru a facilita fluxurile de trafic pe distanțe lungi în cadrul rețelei globale;
- (f) asigurarea ocolirii zonelor urbane de către transportul feroviar de marfă;
- (g) promovarea unei activități eficiente de livrare a mărfurilor în zonele urbane, cu un nivel redus de emisii sonore și de carbon.

Articolul 37

STI

1. STI trebuie să permită gestionarea traficului și schimbul de informații în cadrul modurilor de transport și între acestea pentru operațiunile de transport multimodal și pentru serviciile de transport cu valoare adăugată, îmbunătățind astfel siguranța, securitatea și performanța de mediu.
2. STI trebuie să faciliteze conexiunea directă dintre infrastructura rețelei globale și infrastructura de transport regional și local.
3. Printre STI asociate cu moduri de transport includ în special:
 - pentru căile ferate: ERTMS;
 - pentru căile navigabile interioare: serviciile de informații fluviale și serviciile maritime electronice;
 - pentru transportul rutier: STI în conformitate cu Directiva 2010/40/UE;
 - pentru transportul maritim: VTMS și serviciile maritime electronice;
 - pentru transportul aerian: sistemele de gestionare a traficului aerian, în special cele care rezultă din SESAR.

Articolul 38

Serviciile de transport de marfă

Uniunea, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde o atenție deosebită proiectelor de interes comun care oferă servicii de transport de marfă eficiente care utilizează infrastructura rețelei globale și contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon. Aceste proiecte au ca scop, îndeosebi:

- (a) îmbunătățirea utilizării durabile a infrastructurii de transport, inclusiv gestionarea sa eficientă;
- (b) promovarea implementării de servicii de transport inovatoare sau a unor noi combinații de servicii de transport existente demonstrate, inclusiv prin aplicarea STI și instituirea de structuri de guvernare corespunzătoare;
- (c) facilitarea operațiunilor de servicii de transport multimodale și îmbunătățirea cooperării dintre furnizorii de servicii de transport;

- (d) stimularea eficienței în materie de resurse și emisii de carbon, în special în domenii precum tracțiunea vehiculelor, condusul/propulsia, planificarea sistemelor și a operațiunilor, partajarea resurselor și cooperarea;
- (e) analizarea și oferirea de informații cu privire la piețe, caracteristicile flotei, cerințele administrative și resursele umane, precum și monitorizarea acestor informații.

Articolul 39

Noile tehnologii și inovarea

Rețeaua globală trebuie să țină pasul cu evoluțiile și măsurile de implementare de ultimă generație din sectorul tehnologic. Acestea vizează îndeosebi:

- (a) să permită decarbonizarea transporturilor, prin trecerea la tehnologii de transport inovatoare;
- (b) să permită decarbonizarea tuturor modurilor de transport, prin stimularea eficienței energetice, precum și prin introducerea unor sisteme alternative de propulsie și furnizarea unei infrastructuri corespunzătoare. Aceste infrastructuri pot include rețele și alte instalații necesare alimentării cu energie, pot ține seama de interfața infrastructură-vehicul și pot îngloba sisteme de transport inteligente;
- (c) îmbunătățirea siguranței și a durabilității circulației persoanelor și a mărfurilor;
- (d) îmbunătățirea funcționării, accesibilității, interoperabilității, multimodalității și eficienței rețelei, inclusiv a sistemelor multimodale de emitere a biletelor;
- (e) promovarea măsurilor de reducere a costurilor externe, precum poluarea de orice fel, inclusiv poluarea sonoră, aglomerația și daunele asupra sănătății;
- (f) introducerea tehnologiei în domeniul securității și a standardelor compatibile de identificare în cadrul rețelilor;
- (g) îmbunătățirea capacității de rezistență la schimbările climatice;
- (h) facilitarea realizării de noi progrese în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea sistemelor de transport inteligente în cadrul modurilor de transport și între acestea.

Articolul 40

Infrastructură sigură și securizată

Statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să se acorde atenția cuvenită pentru a se asigura că infrastructura de transport asigură un nivel ridicat de siguranță și securitate pentru mișcările de călători și de marfă.

Articolul 41
Infrastructură rezistentă la schimbările climatice și la catastrofe

La planificarea infrastructurii, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde atenția cuvenită evaluărilor riscurilor și măsurilor de adaptare care îmbunătățesc în mod corespunzător rezistența la schimbările climatice, în special în cazul precipitațiilor, inundațiilor, furtunilor, temperaturilor ridicate și valurilor de căldură, secetelor, creșterii nivelului mării și valurilor de hulă din zona costieră, în conformitate cu orice cerințe care ar putea fi prevăzute de legislația relevantă a Uniunii.

De asemenea, acolo unde cazul, trebuie să se acorde atenția cuvenită rezistenței infrastructurii la catastrofele naturale sau provocate de om, în conformitate cu orice cerințe prevăzute de legislația relevantă a Uniunii.

Articolul 42
Protecția mediului

Statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să desfășoare evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor, astfel cum prevede în special Directiva 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului⁵⁵ și Directiva 92/43/CEE din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică⁵⁶, precum și următoarele directive: Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei⁵⁷, Directiva 2001/42/CE a Parlamentului European și Consiliului din 27 iunie 2001 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului⁵⁸ și Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatici⁵⁹, cu scopul de a evita sau, dacă acest lucru nu este posibil, de a atenua și compensa efectele negative asupra mediului, cum ar fi fragmentarea peisajelor, etanșeizarea solurilor, poluarea aerului și a apei și poluarea sonoră, precum și de a proteja biodiversitatea în mod eficace.

Articolul 43
Accesibilitate pentru toți utilizatorii

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

⁵⁵ JO L 175, 5.7.1985, p. 40.

⁵⁶ JO L 206, 22.7.1992, p. 7.

⁵⁷ JO L 327, 22.12.2000, p. 1.

⁵⁸ JO L 197, 21.7.2001, p. 30.

⁵⁹ JO L 20, 26.1.2010, p. 7.

CAPITOLUL III

REȚEAUA CENTRALĂ

Articolul 44

Identificarea rețelei centrale

1. Rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor politicii privind rețeaua transeuropeană de transport. Rețeaua centrală contribuie în special la soluționarea problemei mobilității crescânde și la dezvoltarea unui sistem de transport cu emisii reduse de carbon.
2. Rețeaua centrală trebuie să fie interconectată în noduri și să asigure conexiuni cu rețelele infrastructurii de transport ale țărilor învecinate.
3. Infrastructurile de transport care constituie rețeaua centrală sunt indicate în hărțile corespunzătoare reprezentând rețeaua globală din anexa I.

Articolul 45

Cerințe

1. Rețeaua centrală trebuie să reflecte evoluția cererii de trafic și nevoia de transport multimodal. Trebuie să se țină seama de tehnologiile de ultimă generație și de măsurile de reglementare și de guvernanță pentru gestionarea infrastructurii, în vederea asigurării utilizării eficiente din punct de vedere al resurselor a infrastructurii de transport, precum și în vederea furnizării unei capacități suficiente.
2. Infrastructura rețelei centrale trebuie să îndeplinească toate cerințele stabilite în capitolul II, fără excepție. Mai mult, infrastructura rețelei centrale trebuie să îndeplinească și următoarele cerințe:
 - (a) pentru infrastructura de transport feroviar:
 - electrificarea completă a liniilor feroviare;
 - linii cu trafic de marfă regulat: o sarcină pe osie de cel puțin 22,5 t, o viteză de croazieră de 100 km/h și o lungime a trenului de 750 m;
 - (b) pentru infrastructura de navigație pe căi navigabile interioare și de transport maritim:
 - disponibilitatea unor combustibili alternativi ecologici;
 - (c) pentru infrastructura de transport rutier:
 - înființarea pe autostradă a unor zone de odihnă la fiecare 50 de kilometri, cu scopul, printre altele, de a oferi suficient spațiu de parcare șoferilor de vehicule comerciale, în condiții corespunzătoare de siguranță și securitate;

- disponibilitatea unor combustibili alternativi ecologici;
- (d) pentru infrastructura de transport aerian:
- capacitatea de a pune la dispoziție combustibili alternativi ecologici.

Articolul 46

Dezvoltarea rețelei centrale

1. Infrastructura de transport inclusă în rețeaua centrală trebuie dezvoltată în conformitate cu dispozițiile corespundente ale capitolului II.
2. Proiectele de interes comun care contribuie la realizarea rețelei centrale trebuie să fie puse în aplicare cu titlu prioritar.
3. Fără a aduce atingere articolului 47 alineatele (2) și (3), statele membre trebuie să se asigure că rețeaua centrală este finalizată și că ea respectă în totalitate dispozițiile prezentului capitol până cel târziu la 31 decembrie 2030.

Articolul 47

Noduri ale rețelei centrale

1. Nodurile rețelei centrale sunt prevăzute în anexa II și includ:
 - noduri urbane, inclusiv porturile și aeroporturile aferente;
 - porturi maritime;
 - puncte de trecere a frontierei către țările învecinate.
2. Porturile maritime indicate în partea 2 a anexei II trebuie conectate la infrastructura de transport feroviar și rutier a rețelei transeuropene de transport până cel târziu la 31 decembrie 2030, cu excepția cazurilor justificate corespunzător.
3. Principalele aeroporturi indicate în partea 1b a anexei II trebuie conectate la infrastructura de transport feroviar și rutier a rețelei transeuropene de transport până cel târziu la 31 decembrie 2050. Ținând seama de prognoza cererii de trafic, aceste aeroporturi trebuie integrate, acolo unde este posibil, în rețeaua feroviară de mare viteză.

CAPITOLUL IV

IMPLEMENTAREA REȚELEI CENTRALE PRIN INTERMEDIUL CORIDOARELOR REȚELEI CENTRALE

Articolul 48

Obiectivul general al coridoarelor rețelei centrale

1. Coridoarele rețelei centrale reprezintă un instrument care facilitează implementarea coordonată a rețelei centrale. Coridoarele rețelei centrale se bazează pe integrarea modală, pe interoperabilitate, precum și pe o dezvoltare și o gestionare coordonate a infrastructurii, cu scopul de a pune bazele unui transport multimodal eficace din punctul de vedere al resurselor.
2. Coridoarele rețelei centrale permit o abordare coordonată cu privire la utilizarea infrastructurii și la investiții, astfel încât capacitățile să poată fi gestionate în cel mai eficient mod posibil. Infrastructura multimodală aferentă coridoarelor rețelei centrale trebuie construită și coordonată, dacă este necesar, astfel încât să ducă la optimizarea utilizării fiecărui mod de transport și a cooperării dintre acestea. Coridoarele rețelei centrale sprijină implementarea la scară globală a unor sisteme interoperabile de gestionare a traficului.

Articolul 49

Definirea coridoarelor rețelei centrale

1. Coridoarele rețelei centrale sunt alcătuite din părți ale rețelei centrale. Acestea implică cel puțin trei moduri de transport și traversează cel puțin trei state membre. Ele acoperă cele mai importante fluxuri transfrontaliere pe distanțe lungi din cadrul rețelei centrale.
2. În cazuri justificate corespunzător, coridoarele rețelei centrale pot implica doar două moduri de transport.
3. Coridoarele rețelei centrale includ porturile maritime și căile de acces aferente, cu excepția cazurilor justificate corespunzător.

Articolul 50

Lista coridoarelor rețelei centrale

1. Fiecare stat membru trebuie să participe la cel puțin un coridor al rețelei centrale.
2. Lista coridoarelor rețelei centrale este stabilită în anexa I la Regulamentul (UE) nr. XXX/2012 din ... [mecanismul Conectarea Europei].

Articolul 51
Coordonarea coridoarelor rețelei centrale

1. După consultări cu statele membre în cauză și după consultarea prealabilă a Parlamentului European, Comisia desemnează o serie de persoane denumite „coordonatori europeni”, cu scopul de a facilita punerea în aplicare coordonată a coridoarelor rețelei centrale.
2. Coordonatorul european este desemnat, în special, pe baza experienței sale în domeniul instituțiilor europene și a cunoștințelor pe care le deține cu privire la aspectele legate de finanțarea și evaluarea socio-economică și de mediu a proiectelor majore.
3. Decizia prin care Comisia desemnează coordonatorul european trebuie să indice modul în care sarcinile menționate la alineatul (5) urmează să fie efectuate.
4. Coordonatorul european acționează în numele și din partea Comisiei. Misiunea coordonatorului european se referă la un singur coridor al rețelei centrale. Coordonatorul european elaborează împreună cu statele membre în cauză un plan de lucru pentru activitățile pe care urmează să le îndeplinească.
5. Coordonatorul european:
 - (a) conduce implementarea coordonată a coridorului rețelei centrale, pentru a permite respectarea termenului stabilit în decizia de implementare a coridorului individual al rețelei centrale;
 - (b) comunică statelor membre, Comisiei și, după caz, tuturor celorlalte entități direct implicate în dezvoltarea coridorului rețelei centrale cu privire la orice dificultăți întâmpinate și contribuie la găsirea soluțiilor adecvate;
 - (c) întocmește un raport anual adresat Parlamentului European, Comisiei și statelor membre în cauză privind progresele înregistrate în implementarea coridorului rețelei centrale;
 - (d) consultă, în colaborare cu statele membre implicate, în special cu autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii și utilizatorii din sectorul transporturilor și, după caz, alte entități publice și private, în vederea asigurării unui nivel mai ridicat de cunoștințe referitoare la cererea de servicii de transport, la posibilitățile de finanțare și de subvenționare a investițiilor, la măsurile care trebuie luate și la condițiile care trebuie îndeplinite pentru a facilita accesul la acest tip de finanțare sau de subvenționare.
6. Statele membre în cauză cooperează cu coordonatorul european și îi comunică acestuia informațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor menționate la alineatul (5).
7. Fără a aduce atingere procedurilor aplicabile prevăzute în dreptul Uniunii și în legislațiile naționale, Comisia poate solicita avizul coordonatorului european în ceea ce privește analizarea cererilor de finanțare de către Uniune a coridoarelor rețelei centrale de care este responsabil coordonatorul european.

Articolul 52
Guvernanța coridoarelor rețelei centrale

1. Pentru fiecare coridor al rețelei centrale, statele membre în cauză instituie o platformă de coridor responsabilă cu definirea obiectivelor generale ale coridorului rețelei centrale, precum și cu pregătirea și supervizarea măsurilor menționate la articolul 53 alineatul (1).
2. Platforma de coridor este alcătuită din reprezentanți ai statelor membre în cauză și, după caz, din alte entități publice și private. În orice caz, administratorii de infrastructură relevanți, astfel cum sunt definiți în Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță⁶⁰, trebuie să participe la platforma de coridor.
3. Coordonatorul european prezidează platforma de coridor.
4. Platforma de coridor poate fi instituită sub forma unei entități juridice permanente, cum ar fi un grup european de interes economic.
5. Crearea de platforme de coridor nu aduce atingere principiului conform căruia beneficiarul unui sprijin financiar din partea Uniunii are răspunderea finală pentru punerea în aplicare a proiectelor.

Articolul 53
Plan de dezvoltare a coridoarelor

1. Pentru fiecare coridor al rețelei centrale, statele membre în cauză, în colaborare cu platforma de coridor, întocmesc și notifică Comisiei un plan de dezvoltare a coridorului în termen de șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Acest plan trebuie să includă, în special:
 - (a) o descriere a caracteristicilor coridorului rețelei centrale, inclusiv a blocajelor;
 - (b) obiectivele pentru coridorul rețelei centrale, în special în ceea ce privește performanța exprimată ca și calitate a serviciului, capacitatea și conformitatea acestuia cu cerințele stabilite în capitolul II;
 - (c) programul de măsuri necesare pentru dezvoltarea coridorului rețelei centrale;
 - (d) un studiu de piață privind transportul multimodal;
 - (e) un plan de implementare, care să includă:
 - un plan de implementare referitor la sistemele interoperabile de gestionare a traficului pe coridoare de transport multimodal de marfă, fără a aduce atingere legislației aplicabile a Uniunii;

⁶⁰ JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

- un plan pentru eliminarea barierelor fizice, tehnice, operaționale și administrative dintre modurile de transport și din interiorul acestora și pentru dezvoltarea de servicii eficiente de transport multimodal;
 - măsuri de îmbunătățire a capacității administrative și tehnice de a concepe, planifica, proiecta, achiziționa, pune în aplicare și monitoriza proiecte de interes comun;
 - evaluarea riscurilor, inclusiv eventualele efecte ale schimbărilor climatice asupra infrastructurii și, după caz, proiecte de măsuri vizând sporirea rezistenței la schimbările climatice;
 - măsurile care trebuie luate pentru a atenua emisiile de gaze cu efect de seră;
- (f) un plan de investiții, care urmează să fie actualizat în mod regulat, incluzând:
- lista proiectelor de extindere, reînnoire sau reimplementare a infrastructurilor de transport menționate la articolul 2 alineatul (2), pentru fiecare mod de transport implicat în coridorul rețelei centrale;
 - planul financiar aferent, alături de diversele surse de finanțare și subvenționare preconizate la nivel internațional, național, regional, local și la nivelul Uniunii, inclusiv, dacă este necesar, sistemele de finanțare încrucișată alocate, precum și capitalul privat, împreună cu valoarea angajamentelor deja efectuate și, după caz, o trimitere la contribuția Uniunii avută în vedere în temeiul programelor financiare ale Uniunii.
2. Pe baza planului de dezvoltare a coridoarelor furnizat de statele membre în cauză, Comisia își dă avizul.
3. Pentru a sprijini implementarea coridoarelor rețelei centrale, Comisia poate adopta decizii de implementare a coridoarelor rețelei centrale. Aceste decizii:
- (a) pot include planificarea investițiilor, costurile aferente și calendarul de implementare, estimate ca fiind necesare pentru implementarea coridoarelor rețelei centrale în conformitate cu obiectivele prezentului regulament;
 - (b) pot defini toate măsurile vizând reducerea costurilor externe, în special a costurilor asociate emisiilor de gaze cu efect de seră și poluării fonice, precum și vizând promovarea introducerii de noi tehnologii în materie de trafic și de gestionare a capacităților;
 - (c) pot prevedea alte măsuri necesare pentru punerea în aplicare a planului de dezvoltare a coridoarelor, precum și utilizarea eficientă a infrastructurii aferente coridoarelor rețelei centrale.

Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 55 alineatul (2).

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII COMUNE

Articolul 54

Actualizare și raportare

1. Statele membre informează Comisia în mod continuu prin sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec) cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a proiectelor de interes comun și la investițiile realizate în acest scop.

Statele membre transmit Comisiei rezumatele planurilor și programelor naționale pe care acestea le elaborează în vederea dezvoltării rețelei transeuropene de transport, în special în ceea ce privește rețeaua centrală. Odată adoptate, statele membre trimit Comisiei, spre informare, planurile și programele naționale.

2. La fiecare doi ani, cu începere de la data intrării în vigoare a prezentului regulament și după consultarea comitetului menționat la articolul 54, Comisia publică un raport privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a orientărilor, care trebuie înaintat Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor.

3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 56 pentru adaptarea anexelor I, II și III astfel încât acestea să țină seama de schimbările posibile datorate pragurilor cantitative prevăzute la articolele 16, 24, 29 și 33. Atunci când adoptă anexele, Comisia:

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

Ajustările prevăzute la literele (a) și (b) se bazează pe cele mai recente date statistice disponibile, publicate de Eurostat.

4. Proiectele de interes comun referitoare la infrastructura nou-inclusă în rețeaua transeuropeană de transport sunt eligibile în scopul articolului 7 alineatul (5) începând cu data intrării în vigoare a actelor delegate conform alineatului (3).

Proiectele de interes comun referitoare la infrastructura exclusă din rețeaua transeuropeană de transport nu mai sunt eligibile începând cu data intrării în vigoare a actelor delegate conform alineatului (3). Non-eligibilitatea nu afectează deciziile de finanțare sau de subvenționare luate de Comisie înainte de această dată.

Articolul 55

Comitetul

1. Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 56

Exercitarea delegării de competențe

1. Comisia este abilitată să adopte acte delegate, cu respectarea condițiilor stabilite în prezentul articol.
2. Comisiei i se delegă, pentru o perioadă nelimitată începând cu [data intrării în vigoare a regulamentului], competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 54 alineatul (3).
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 54 alineatul (3) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare anulează dreptul de delegare a competenței specificate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare publicării deciziei în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în decizia respectivă. Aceasta nu aduce atingere valabilității actelor delegate 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 54 alineatul (3) intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu a formulat nici o obiecție în termen de două luni de la notificarea actului către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European cât și Consiliul au informat Comisia că nu au obiecții. Perioada menționată se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 57
Examinare

Până la 31 decembrie 2023 cel târziu, Comisia efectuează o examinare a implementării rețelei centrale, evaluând respectarea dispozițiilor prevăzute în prezentul regulament, precum și progresele înregistrate în ceea ce privește implementarea.

Articolul 58
Autoritatea unică de contact

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

Articolul 59
Întârziere în finalizarea rețelei centrale

1. În caz de întârziere semnificativă în ceea ce privește pornirea sau completarea lucrărilor privind rețeaua centrală, Comisia solicită statelor membre în cauză să prezinte motivele acestei întârzieri în termen de trei luni. Pe baza răspunsului dat, Comisia consultă statele membre în cauză în vederea soluționării problemei care a condus la această întârziere.
2. Ca parte a monitorizării active a implementării rețelei centrale și ținând seama de principiul proporționalității și de cel al subsidiarității, Comisia poate decide să ia măsuri corespunzătoare.
3. Parlamentul European și statele membre sunt informate de îndată cu privire la orice măsură luată.

Articolul 60
Compatibilitatea cu legislația și cu politicile Uniunii

Măsurile luate în temeiul prezentului regulament trebuie să țină seama de politicile relevante ale Uniunii, în special de cele privind concurența, accesul la piață, protecția mediului, sănătate, dezvoltarea durabilă și achizițiile publice.

Articolul 61
Promovare și evaluare

Comisia promovează și evaluează dezvoltarea politicii privind rețeaua transeuropeană de transport și punerea în aplicare a acesteia.

Articolul 62
Abrogare

Decizia nr. 661/2010/UE se abrogă.

Decizia nr. 611/2010/UE continuă să se aplice pentru toate deciziile de finanțare bazate pe Regulamentul (CE) nr. 680/2007⁶¹.

Articolul 63
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 Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

⁶¹ Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice, JO L 162, 22.6.2007, p.1.