



**2021/0420(COD)**

14.7.2022

## **AVIZ**

al Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013  
(COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Raportor pentru aviz: Salvatore De Meo

PA\_Legam

## JUSTIFICARE SUCCINTĂ

O rețea transeuropeană de transport eficientă și bine dezvoltată este esențială pentru buna funcționare și consolidarea pieței unice. De fapt, prin această rețea, Uniunea asigură libera circulație a persoanelor și a bunurilor pe teritoriul său.

În acest scop, rețeaua transeuropeană de transport trebuie să își depășească limitele existente prin investiții țintite, capabile să contribuie la îmbunătățirea rețelei în ceea ce privește accesibilitatea, caracterul incluziv și sustenabilitatea. În special, accesibilizarea infrastructurilor și a serviciilor pentru utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă, este o condiție necesară pentru funcționarea corespunzătoare a rețelei, prin eliminarea blocajelor rămase, care încă generează congestie, și asigurând conexiuni rapide și continue.

În plus, pentru a atinge obiectivele prevăzute în prezentul regulament, accesul liber la rețele trebuie să fie garantat în toate statele membre și trebuie asigurate fonduri suficiente pentru a permite construcția și întreținerea infrastructurilor și pentru a permite întreprinderilor din sectorul transporturilor să facă planuri de investiții pe termen lung.

De asemenea, este extrem de important să se asigure accesul întreprinderilor mici și mijlocii, care se află deseori în centre periferice de producție sau în zone mai îndepărtate, la coridoarele europene de transport. În acest sens, va fi esențial să se creeze sinergii între fondurile structurale alocate pentru construcția rețelei transeuropene de transport și investițiile naționale în infrastructură realizate prin alte fonduri, inclusiv prin planurile naționale de redresare și reziliență.

Printre priorități, implicarea întregului sector al întreprinderilor europene prin conexiuni intermodale va fi crucială, la fel ca implicarea autorităților locale și regionale printr-un dialog structurat cu coordonatorii europeni.

În final, în lumina recentelor evenimente dramatice din Ucraina, raportorul consideră că este esențial ca rețeaua transeuropeană de transport să fie adaptată pentru a-i permite Uniunii să își consolideze obiectivele inclusiv în ceea ce privește securitatea militară și alimentară. Prin urmare, este esențial ca investițiile specifice să fie canalizate către segmente de infrastructură strategică și să includă centre strategice de producție agroalimentară într-o rețea eficientă.

## AMENDAMENTELE

Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

### **Amendamentul 1**

#### **Propunere de regulament Considerentul 4**

### *Textul propus de Comisie*

(4) Realizarea rețelei transeuropene de transport creează condițiile favorizante în ceea ce privește baza infrastructurii care permite ca toate modurile de transport să devină mai sustenabile, mai accesibile și mai favorabile incluziunii, ca alternativele durabile să fie puse la dispoziție pe scară largă în cadrul unui sistem de transport multimodal și ca stimulentele adecvate pentru a impulsiona tranziția să fie create, în special prin asigurarea unei tranziții echitabile, în conformitate cu obiectivele prezentate în Recomandarea (UE) [...] a Consiliului din [...] privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică.

### **Amendamentul 2**

#### **Propunere de regulament Considerentul 5**

### *Textul propus de Comisie*

(5) Planificarea, dezvoltarea și exploatarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să permită forme de transport durabile, să ofere soluții de transport multimodale și interoperabile îmbunătățite și o integrare intermodală sporită a întregului lanț logistic, contribuind astfel la buna funcționare a pieței interne prin crearea arterelor necesare fluidizării fluxurilor de transport de călători și de mărfuri în întreaga Uniune. În plus, rețeaua ar trebui să vizeze consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale prin asigurarea accesibilității și conectivității tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv o mai bună conectivitate a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate. Dezvoltarea rețelei transeuropene

### *Amendamentul*

(4) Realizarea rețelei transeuropene de transport creează condițiile favorizante în ceea ce privește baza infrastructurii care permite ca toate modurile de transport să devină mai sustenabile, mai accesibile, ***inclusiv din punctul de vedere al costurilor***, și mai favorabile incluziunii, ca alternativele durabile să fie puse la dispoziție pe scară largă în cadrul unui sistem de transport multimodal și ca stimulentele adecvate pentru a impulsiona tranziția să fie create, în special prin asigurarea unei tranziții echitabile, în conformitate cu obiectivele prezentate în Recomandarea (UE) [...] a Consiliului din [...] privind asigurarea unei tranziții echitabile către neutralitatea climatică.

### *Amendamentul*

(5) Planificarea, dezvoltarea și exploatarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să permită forme de transport durabile, să ofere soluții de transport multimodale și interoperabile îmbunătățite și o integrare intermodală sporită a întregului lanț ***de producție și a întregului lanț*** logistic, contribuind astfel la buna funcționare a pieței interne prin crearea arterelor necesare fluidizării fluxurilor de transport de călători și de mărfuri în întreaga Uniune. În plus, rețeaua ar trebui să vizeze consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale prin asigurarea accesibilității și conectivității tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv o mai bună conectivitate a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, rurale, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab

de transport ar trebui, de asemenea, să permită o mobilitate neîntreruptă, sigură și durabilă a mărfurilor și a persoanelor, în întreaga lor diversitate, și ar trebui să contribuie în continuare la creșterea economică și a competitivității într-o perspectivă globală, prin instituirea interconexiunilor și a interoperabilității între rețelele de transport naționale într-un mod durabil și eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor.

populate. Dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ar trebui, de asemenea, să permită o mobilitate neîntreruptă, sigură și durabilă a mărfurilor și a persoanelor, în întreaga lor diversitate, **inclusiv a persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă**, și ar trebui să contribuie în continuare **la promovarea drepturilor călătorilor, la îmbunătățirea transparenței prețurilor, precum și** la creșterea economică și a competitivității într-o perspectivă globală, prin instituirea interconexiunilor și a interoperabilității între rețelele de transport naționale într-un mod durabil și eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, **în beneficiul călătorilor**.

### Amendamentul 3

#### Propunere de regulament Considerentul 8 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(8a) Infrastructurile pentru modurile active evită perturbările disproporționate și deconectările pe rutele scurte, reduc congestiunea rețelei rutiere și feroviare și conduc la eliminarea barierelor existente. Infrastructurile pentru modurile active contribuie, de asemenea, la obiectivele climatice ale Uniunii, îmbunătățesc sănătatea publică și oferă beneficii economice. Planificarea noii infrastructuri, precum și lucrările de întreținere și de modernizare a infrastructurilor mai vechi ale rețelei transeuropene de transport ar trebui să ia în considerare infrastructurile pentru modurile active, inclusiv infrastructurile pentru mersul pe jos și ciclism.**

### Amendamentul 4

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 10**

*Textul propus de Comisie*

(10) Pentru a crea o infrastructură de transport eficientă și de înaltă calitate la nivelul tuturor modurilor de transport, dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să țină seama de securitatea și siguranța circulației persoanelor și a mărfurilor, de contribuția la schimbările climatice și de impactul schimbărilor climatice și al eventualelor pericole naturale sau dezastre provocate de om asupra infrastructurii și accesibilității pentru toți utilizatorii transporturilor, în special în regiunile care sunt deosebit de afectate de efectele negative ale schimbărilor climatice.

*Amendamentul*

(10) Pentru a crea o infrastructură de transport eficientă și de înaltă calitate la nivelul tuturor modurilor de transport, dezvoltarea, **menținerea și modernizarea** rețelei transeuropene de transport ar trebui să țină seama de securitatea și siguranța circulației persoanelor și a mărfurilor, de contribuția la schimbările climatice și de impactul schimbărilor climatice și al eventualelor pericole naturale sau dezastre provocate de om asupra infrastructurii și accesibilității pentru toți utilizatorii transporturilor, în special în regiunile care sunt deosebit de afectate de efectele negative ale schimbărilor climatice.

**Amendamentul 5**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 10 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(10a) Statele membre ar trebui să dezvolte strategii, în consultare cu autoritățile și întreprinderile locale, privind nevoile de infrastructură, logistice și de transport ale centrelor de producție mai mici, pentru a asigura coerența și sinergiile între infrastructurile rețelei transeuropene de transport și zonele interne cu centrele de producție mai mici, care nu sunt vizate de rețeaua transeuropeană de transport.***

**Amendamentul 6**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 10 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(10b) La dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, ar trebui să se acorde o atenție deosebită garantării accesului IMM-urilor pe piață.**

## **Amendamentul 7**

### **Propunere de regulament Considerentul 10 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(10c) În calitate de semnatori ai Convenției Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (CRPD), Uniunea și toate statele membre au obligația legală de a se asigura că persoanele cu handicap au acces, în condiții de egalitate cu celelalte persoane, la transport și la infrastructură. Comisia a introdus revizuirea Orientărilor TEN-T pe lista sa de acțiuni din cadrul Strategiei privind drepturile persoanelor cu handicap 2021-2030. Nu în ultimul rând, prin Strategia sa pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, UE s-a angajat să „facă mobilitatea echitabilă și justă pentru toți”, inclusiv prin îmbunătățirea accesibilității pentru călătorii cu dizabilități. Drepturile persoanelor cu handicap ar trebui, prin urmare, să fie pe deplin integrate în revizuirea orientărilor TEN-T.**

## **Amendamentul 8**

### **Propunere de regulament Considerentul 16**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(16) Interesele autorităților regionale și locale, precum și cele ale publicului vizat

(16) Interesele autorităților regionale și locale, precum și cele ale publicului vizat

de un proiect de interes comun ar trebui luate în considerare în mod adecvat în etapele de planificare și de construcție a proiectelor.

de un proiect de interes comun, ***deopotrivă cu cele ale întreprinderilor și ale IMM-urilor*** ar trebui luate în considerare în mod adecvat în etapele de planificare și de construcție a proiectelor.

## Amendamentul 9

### Propunere de regulament Considerentul 17

#### *Textul propus de Comisie*

(17) Definiția rețelei transeuropene de transport ar trebui să se bazeze pe o metodologie comună și transparentă și ar trebui să reprezinte cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul Uniunii. Rețeaua ar trebui să fie multimodală, cu alte cuvinte să includă toate modurile de transport și conexiunile aferente, precum și sistemele relevante de gestionare a traficului și a informațiilor de călătorie.

#### *Amendamentul*

(17) Definiția rețelei transeuropene de transport ar trebui să se bazeze pe o metodologie comună și transparentă și ar trebui să reprezinte cel mai înalt nivel de planificare a infrastructurii din cadrul Uniunii. Rețeaua ar trebui să fie multimodală, cu alte cuvinte să includă toate modurile de transport și conexiunile aferente, precum și sistemele relevante de gestionare a traficului și a informațiilor de călătorie, ***și ar trebui să ofere tuturor utilizatorilor de transport un nivel ridicat de accesibilitate la rețele.***

## Amendamentul 10

### Propunere de regulament Considerentul 18

#### *Textul propus de Comisie*

(18) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui dezvoltată progresiv, în trei etape, cu scopul general de a realiza o rețea multimodală și interoperabilă la nivel european, la standarde înalte de calitate, respectând în același timp obiectivele globale ale Uniunii în materie de neutralitate climatică și de mediu: finalizarea unei rețele centrale până în 2030, a unei rețele centrale extinse până în 2040 și a rețelei globale până în 2050.

#### *Amendamentul*

(18) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui dezvoltată progresiv, în trei etape, cu scopul general de a realiza o rețea multimodală și interoperabilă la nivel european, la standarde înalte de calitate, ***asigurând totodată buna funcționare a pieței interne și*** respectând în același timp obiectivele globale ale Uniunii în materie de neutralitate climatică și de mediu: finalizarea unei rețele centrale până în 2030, a unei rețele centrale extinse până în 2040 și a rețelei globale până în 2050.



## Amendamentul 11

### Propunere de regulament Considerentul 21

#### *Textul propus de Comisie*

(21) Rețeaua globală ar trebui să fie suficient de bine echipată cu **infrastructură** pentru combustibili alternativi pentru a se asigura că sprijină în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero, în conformitate cu etapele principale stabilite în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă.

#### *Amendamentul*

(21) Rețeaua globală ar trebui să fie suficient de bine echipată cu **infrastructuri** pentru combustibili alternativi **care sunt accesibile utilizatorilor**, pentru a se asigura că sprijină în mod eficace tranziția către o mobilitate cu emisii zero, în conformitate cu etapele principale stabilite în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă **și luând în considerare nevoile consumatorilor și ale întreprinderilor, în special ale IMM-urilor.**

## Amendamentul 12

### Propunere de regulament Considerentul 24

#### *Textul propus de Comisie*

(24) Rețeaua centrală, având ca termen anul 2030, și rețeaua centrală extinsă, având ca termen anul 2040, ar trebui să constituie baza rețelei de transport multimodale durabile, reprezentând cele mai importante noduri și legături din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu nevoile de trafic. Acestea ar trebui să stimuleze dezvoltarea întregii rețele globale și să permită ca măsurile luate de Uniune să se concentreze asupra acelor componente ale rețelei transeuropene de transport cu cea mai mare valoare adăugată europeană, în special tronsoanele transfrontaliere, legăturile lipsă, interconexiunile multimodale și blocajele majore.

#### *Amendamentul*

(24) Rețeaua centrală, având ca termen anul 2030, și rețeaua centrală extinsă, având ca termen anul 2040, ar trebui să constituie baza rețelei de transport multimodale durabile, reprezentând cele mai importante noduri și legături din punct de vedere strategic ale rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu nevoile de trafic. Acestea ar trebui să stimuleze dezvoltarea întregii rețele globale și să permită ca măsurile luate de Uniune să se concentreze asupra acelor componente ale rețelei transeuropene de transport cu cea mai mare valoare adăugată europeană, în special tronsoanele transfrontaliere, legăturile lipsă, interconexiunile multimodale, **terminalele de marfă** și blocajele majore.

## Amendamentul 13

### Propunere de regulament Considerentul 24 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(24a) Utilizarea transfrontalieră a sistemului modular european ar putea contribui la a îmbunătăți eficiența și impactul transportului rutier de mărfuri asupra mediului și la a asigura atingerea obiectivului Uniunii în materie de durabilitate și emisii.***

## Amendamentul 14

### Propunere de regulament Considerentul 26

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(26) Derogările de la cerințele în materie de infrastructură aplicabile rețelei centrale, rețelei centrale extinse și rețelei globale ar trebui să fie posibile numai în cazuri justificate în mod corespunzător și sub rezerva anumitor condiții. Acestea ar trebui să includă cazurile în care investițiile nu pot fi justificate sau în care există constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică, de exemplu în regiunile ultraperiferice și în alte regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase sau în zone slab populate, ori în cazul rețelelor izolate sau parțial izolate.

(26) Derogările de la cerințele în materie de infrastructură aplicabile rețelei centrale, rețelei centrale extinse și rețelei globale ar trebui să fie posibile numai în cazuri justificate în mod corespunzător și sub rezerva anumitor condiții. Acestea ar trebui să includă cazurile în care investițiile nu pot fi justificate sau în care există constrângeri specifice de natură geografică ori constrângeri semnificative de natură fizică, de exemplu în regiunile ultraperiferice și în alte regiuni îndepărtate, insulare, periferice și muntoase sau în zone slab populate, ori în cazul rețelelor izolate sau parțial izolate. ***În cazul zonelor slab populate, excepțiile ar trebui să fie aplicabile doar în cazul infrastructurilor situate în zonele de origine sau de destinație, nu infrastructurilor care sunt puncte de tranzit esențiale.***

## Amendamentul 15

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 26 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(26a) Astfel de excepții nu ar trebui să afecteze sub nicio formă drepturile de accesibilitate ale tuturor utilizatorilor de transport la rețelele din zonele periferice și nu ar trebui să compromită serviciile care sunt vitale pentru întreprinderile – inclusiv MM-uri – din zonele urbane și industriale cu o importanță economică ridicată.**

**Amendamentul 16**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 32**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(32) În vederea instituirii la timp și într-un mod coordonat a rețelei transeuropene de transport, permițând astfel maximizarea efectelor de rețea, statele membre în cauză ar trebui să asigure adoptarea de măsuri corespunzătoare în vederea finalizării proiectelor de interes comun ale rețelei centrale, ale rețelei centrale extinse și ale rețelei globale până la termenele stabilite, și anume 2030, 2040 și, respectiv, 2050. În acest scop, statele membre ar trebui să se asigure că planurile naționale de transport și de investiții sunt coerente cu prioritățile stabilite în prezentul regulament și în planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni.

(32) În vederea instituirii la timp și într-un mod coordonat a rețelei transeuropene de transport, permițând astfel maximizarea efectelor de rețea, statele membre în cauză ar trebui să asigure adoptarea de măsuri corespunzătoare în vederea finalizării proiectelor de interes comun ale rețelei centrale, ale rețelei centrale extinse și ale rețelei globale până la termenele stabilite, și anume 2030, 2040 și, respectiv, 2050. În acest scop, statele membre ar trebui să se asigure că planurile naționale de transport și de investiții sunt coerente cu prioritățile stabilite în prezentul regulament și în planurile de acțiune ale coordonatorilor europeni. **De asemenea, statele membre ar trebui să se asigure că obiectivele planurilor naționale de redresare și reziliență, precum și ale altor planuri naționale de investiții, completează obiectivele rețelei transeuropene de transport.**

## Amendamentul 17

### Propunere de regulament Considerentul 34

#### *Textul propus de Comisie*

(34) Proiectele de interes comun care vizează dezvoltarea rețelei transeuropene de transport în conformitate cu cerințele stabilite în prezentul regulament au o valoare adăugată europeană, deoarece contribuie la o rețea europeană de înaltă calitate, interoperabilă și multimodală, sporind sustenabilitatea, **coeziunea**, eficiența **sau** beneficiile utilizatorilor. Valoarea adăugată europeană este mai ridicată în cazul în care, pe lângă valoarea potențială pentru statul membru respectiv, determină îmbunătățiri semnificative ale conexiunilor de transport sau ale fluxurilor de transport între statele membre sau între un stat membru și o țară terță. Astfel de proiecte transfrontaliere ar trebui să facă obiectul unei intervenții prioritare din partea Uniunii pentru a asigura punerea lor în aplicare.

#### *Amendamentul*

(34) Proiectele de interes comun care vizează dezvoltarea rețelei transeuropene de transport în conformitate cu cerințele stabilite în prezentul regulament au o valoare adăugată europeană, deoarece contribuie la o rețea europeană de înaltă calitate, interoperabilă și multimodală, **consolidând funcționarea pieței interne**, sporind sustenabilitatea, **accesibilitatea**, **coeziunea și** eficiența **acesteia, precum și** beneficiile utilizatorilor. Valoarea adăugată europeană este mai ridicată în cazul în care, pe lângă valoarea potențială pentru statul membru respectiv, determină îmbunătățiri semnificative ale conexiunilor de transport sau ale fluxurilor de transport între statele membre sau între un stat membru și o țară terță. Astfel de proiecte transfrontaliere ar trebui să facă obiectul unei intervenții prioritare din partea Uniunii pentru a asigura punerea lor în aplicare.

## Amendamentul 18

### Propunere de regulament Considerentul 35

#### *Textul propus de Comisie*

(35) Statele membre și ceilalți inițiatori de proiecte ar trebui să se asigure că evaluările proiectelor de interes comun sunt efectuate în mod eficient, evitând întârzierile inutile.

#### *Amendamentul*

(35) Statele membre și ceilalți inițiatori de proiecte ar trebui să se asigure că evaluările proiectelor de interes comun sunt efectuate în mod eficient, evitând întârzierile inutile. **De asemenea, aceste evaluări ar trebui să ia în considerare nevoile în materie de accesibilitate ale tuturor utilizatorilor. În plus, atunci când sunt evaluate proiectele de interes comun, ar trebui să se țină cont și de indicatorii privind beneficiile preconizate să revină**

***întreprinderilor de orice dimensiune,  
inclusiv IMM-urilor, și călătorilor.***

## **Amendamentul 19**

### **Propunere de regulament Considerentul 36**

#### *Textul propus de Comisie*

(36) Proiectele de interes comun pentru care se solicită finanțare din partea Uniunii ar trebui să facă obiectul unei analize de rentabilitate socioeconomică, bazată pe o metodologie recunoscută, care să țină seama de beneficiile și costurile sociale, economice și de mediu relevante, precum și de abordarea bazată pe ciclul de viață. Analiza beneficiilor și costurilor climatice și de mediu ar trebui să se bazeze pe evaluarea impactului asupra mediului efectuată în temeiul Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 26, 28.1.2012, p. 1).

## **Amendamentul 20**

### **Propunere de regulament Considerentul 38**

#### *Textul propus de Comisie*

(38) Cooperarea cu țările terțe, inclusiv cu țările învecinate, este necesară pentru a se asigura legătura și interoperabilitatea

#### *Amendamentul*

(36) Proiectele de interes comun pentru care se solicită finanțare din partea Uniunii ar trebui să facă obiectul unei analize de rentabilitate socioeconomică, bazată pe o metodologie recunoscută, care să țină seama de beneficiile și costurile sociale, economice și de mediu relevante, precum și de abordarea bazată pe ciclul de viață ***și de gradul de accesibilitate disponibil pentru toți utilizatorii de transport încă din etapele incipiente ale proiectelor.*** Analiza beneficiilor și costurilor climatice și de mediu ar trebui să se bazeze pe evaluarea impactului asupra mediului efectuată în temeiul Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 26, 28.1.2012, p. 1).

dintre rețelele de infrastructură ale Uniunii și cele ale țărilor respective. În acest scop, după caz, Uniunea ar trebui să promoveze proiecte de interes comun cu țările respective, evaluând și asigurându-se că obiectivele și cerințele rețelei transeuropene de transport sunt respectate pentru a asigura interoperabilitatea rețelei Uniunii.

dintre rețelele de infrastructură ale Uniunii și cele ale țărilor respective, **pe lângă accesibilitatea continuă și la standarde ridicate de-a lungul rețelelor din aceste țări.** În acest scop, după caz, Uniunea ar trebui să promoveze proiecte de interes comun cu țările respective, evaluând și asigurându-se că obiectivele și cerințele rețelei transeuropene de transport sunt respectate pentru a asigura interoperabilitatea rețelei Uniunii.

## Amendamentul 21

### Propunere de regulament Considerentul 39

#### *Textul propus de Comisie*

(39) Pentru transformarea sectorului transporturilor într-un sistem cu adevărat multimodal de servicii de mobilitate sustenabile și inteligente, Uniunea ar trebui să construiască o rețea de transport de înaltă calitate, cu servicii feroviare care să respecte viteza minimă pe linie. Transportul feroviar de călători competitiv are un potențial ridicat de decarbonizare a transporturilor. Se **impune** dezvoltarea unei rețele feroviare europene de mare viteză, coerentă și interoperabilă, care să asigure legătura dintre capitalele și principalele sale orașe. Completarea liniilor de mare viteză existente cu linii pentru călători cu o viteză minimă pe linie de 160 km/h ar trebui, în schimb, să conducă la efecte de rețea, la o rețea mai coerentă și la creșterea numărului de călători pe calea ferată. Finalizarea unei rețele de înaltă performanță va facilita, de asemenea, dezvoltarea și introducerea unor modele noi sau diferite de alocare a capacităților, de exemplu grafice de circulație cadentate (servicii la intervale regulate), facilitate de inițiativa privind reproiectarea graficelor de circulație (Timetable Redesign – TTR).

#### *Amendamentul*

(39) Pentru transformarea sectorului transporturilor într-un sistem cu adevărat multimodal de servicii de mobilitate sustenabile și inteligente, Uniunea ar trebui să construiască o rețea de transport de înaltă calitate, cu servicii feroviare care să respecte viteza minimă pe linie. Transportul feroviar de călători competitiv are un potențial ridicat de decarbonizare a transporturilor. **Luând în considerare obiectivele ambițioase stabilite prin Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă din punctul de vedere al rețelei de mare viteză, prezentul regulament ar trebui să se axeze, printre altele, pe asigurarea unei conectivități feroviare de mare viteză între capitalele și principalele orașe din Uniunea Europeană, prin dezvoltarea unei rețele feroviare europene de mare viteză, coerentă și interoperabilă, care să asigure legătura dintre capitalele și principalele sale orașe. Completarea liniilor de mare viteză existente cu linii pentru călători cu o viteză minimă pe linie de 160 km/h ar trebui, în schimb, să conducă la efecte de rețea, la o rețea mai coerentă și la creșterea numărului de călători pe calea ferată. Finalizarea unei rețele de înaltă**

performanță va facilita, de asemenea, dezvoltarea și introducerea unor modele noi sau diferite de alocare a capacităților, de exemplu grafice de circulație cadentate (servicii la intervale regulate), facilitate de inițiativa privind re-proiectarea graficelor de circulație (Timetable Redesign – TTR).

## Amendamentul 22

### Propunere de regulament Considerentul 39 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(39a) Pentru a atinge aceste obiective, ar trebui îmbunătățită accesibilitatea serviciilor feroviare pentru călători, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate redusă. Călătorii ar trebui să aibă o experiență de utilizare fluidă atunci când își caută, selectează și achiziționează serviciile feroviare. Prin urmare, ar trebui sprijinite soluțiile sectoriale menite să creeze o platformă europeană comună pentru emiterea biletelor într-o manieră multimodală. Această platformă ar trebui să le ofere călătorilor informații clare și complete privind călătoriile, precum și un bilet unic pentru călătoriile transfrontaliere, valabil în toate statele membre.**

## Amendamentul 23

### Propunere de regulament Considerentul 40

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(40) **Pentru** a contribui la competitivitatea transportului combinat, la nivel european ar trebui instituită o rețea de transport feroviar de marfă mai durabilă, mai rezilientă și mai fiabilă. Infrastructura pentru transportul feroviar combinat și a

(40) **Soluțiile de transport combinat joacă un rol decisiv în crearea unor condiții favorabile care generează beneficii economice pentru întreprinderi și pentru IMM-uri. Prin urmare, acestea ar trebui să fie amplasate în centrul**

terminalelor ar trebui modernizată pentru asigurarea faptului că transportul intermodal se realizează în principal pe cale feroviară, pe căi navigabile interioare sau pe calea transportului maritim pe distanțe scurte și că toate segmentele inițiale și/sau finale parcurse pe cale rutieră sunt cât mai scurte posibil.

***proiectelor de interes comun ale Uniunii din domeniul transporturilor și al infrastructurii. Pentru a contribui la competitivitatea transportului combinat, la nivel european ar trebui instituită o rețea de transport feroviar de marfă mai durabilă, mai rezilientă și mai fiabilă. În acest context, ar trebui să se acorde o atenție deosebită produselor perisabile, inclusiv alimentelor, atunci când se consolidează rețeaua de transport feroviar, pentru a contribui la obiectivele de securitate alimentară ale Uniunii. Infrastructura pentru transportul feroviar combinat și a terminalelor ar trebui modernizată pentru asigurarea faptului că transportul intermodal se realizează în principal pe cale feroviară, pe căi navigabile interioare sau pe calea transportului maritim pe distanțe scurte și că toate segmentele inițiale și/sau finale parcurse pe cale rutieră sunt cât mai scurte posibil. Pentru a garanta punerea eficace în practică a soluțiilor de transport combinat, beneficiile economice asociate terminalelor intermodale ar trebui, pe cât posibil, să fie cuantificate de autoritățile publice, în cooperare cu părțile interesate relevante, pentru a evalua valoarea strategică a terminalelor și pentru a planifica investiții adecvate.***

## Amendamentul 24

### Propunere de regulament Considerentul 42

#### *Textul propus de Comisie*

(42) ERTMS ar trebui implementat în mod continuu nu numai la nivelul rețelei centrale, al rețelei centrale extinse și al rețelei globale, inclusiv în nodurile urbane, ci și pe rutele de acces la terminalele multimodale. Aceasta va permite în mod exclusiv operațiunile prin sistemul ERTMS și va stimula rentabilitatea întreprinderilor

#### *Amendamentul*

(42) ERTMS ar trebui implementat în mod continuu **și sincronizat** nu numai la nivelul rețelei centrale, al rețelei centrale extinse și al rețelei globale, inclusiv în nodurile urbane, ci și pe rutele de acces la terminalele multimodale. Aceasta va permite în mod exclusiv operațiunile prin sistemul ERTMS și va stimula



feroviare.

rentabilitatea întreprinderilor feroviare.

## Amendamentul 25

### Propunere de regulament Considerentul 44 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(44a) Având în vedere importanța implementării ERTMS pentru a se asigura un acces egal și sporit la rutele de trafic pentru toate întreprinderile de transport feroviar de marfă, este esențial ca statele membre și instituțiile Uniunii să depună eforturi financiare substanțiale pentru a asigura o implementare accelerată a sistemului de comunicare radio ERTMS la nivelul întregii rețele de transport feroviar, precum și modernizarea tuturor tipurilor de material rulant.***

## Amendamentul 26

### Propunere de regulament Considerentul 49

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(49) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să asigure o multimodalitate eficientă, care să permită existența unor opțiuni mai bune și mai durabile în ceea ce privește modurile de transport pentru călători și mărfuri și să permită consolidarea unor volume semnificative pentru transferuri pe distanțe lungi. Terminalele multimodale ar trebui să aibă un rol-cheie în atingerea acestui obiectiv.

(49) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să asigure o multimodalitate eficientă, care să permită existența unor opțiuni mai bune și mai durabile în ceea ce privește modurile de transport pentru călători și mărfuri și să permită consolidarea unor volume semnificative pentru transferuri pe distanțe lungi. Terminalele multimodale ar trebui să aibă un rol-cheie în atingerea acestui obiectiv. ***În plus, relevanța lor economică pentru operațiunile întreprinderilor, inclusiv ale IMM-urilor, și ale operatorilor de transport de mărfuri în legătură cu tronsoanele rutiere și feroviare asociate, cu excepția nodurilor***

*urbane și a zonelor cu importanță economică ridicată din zonele centrale și industrial-periferice, ar trebui evaluată în mod corespunzător pentru a stimula investiții publice și private mai mari în terminalele multimodale și în operațiunile de transport combinat. Proiectarea și construirea infrastructurii de transport ar trebui să respecte cerințele relevante prevăzute de dreptul Uniunii și de legislația națională.*

## **Amendamentul 27**

### **Propunere de regulament Considerentul 49 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(49a) Atunci când definesc strategia de investiții pentru terminalele multimodale și operațiunile combinate, autoritățile și părțile interesate implicate ar trebui să țină cont și de costurile operațiunilor din terminal care sunt suportate de transportatori și de proprietarii terminalului, cu scopul de a evalua cerințele acestor terminale în ceea ce privește inovarea, modernizările tehnologice și potențialul de capacitate, precum și impactul preconizat asociat al investițiilor în inovare și al finanțării publice asupra operațiunilor operatorilor de transport implicați.*

## **Amendamentul 28**

### **Propunere de regulament Considerentul 50**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(50) Nodurile urbane au o importanță majoră în cadrul rețelei transeuropene de transport, reprezentând punctul de plecare sau destinația finală („ultimul kilometru”)

(50) Nodurile urbane au o importanță majoră în cadrul rețelei transeuropene de transport, reprezentând punctul de plecare sau destinația finală („ultimul kilometru”)

pentru călătorii și pentru marfa care circulă pe rețeaua transeuropeană de transport și au rolul de puncte de transfer în cadrul diferitelor moduri de transport sau între acestea. Ar trebui să se asigure faptul că blocajele în materie de capacitate și conectivitatea insuficientă a rețelelor în cadrul nodurilor urbane nu mai constituie o piedică în calea multimodalității de-a lungul **rețelei** transeuropene de transport.

pentru călătorii și pentru marfa care circulă pe rețeaua transeuropeană de transport și au rolul de puncte de transfer în cadrul diferitelor moduri de transport sau între acestea. Ar trebui să se asigure faptul că blocajele în materie de capacitate, **în special pentru combustibilii alternativi și pentru infrastructurile de reîncărcare, precum** și conectivitatea insuficientă a rețelelor în cadrul nodurilor urbane nu mai constituie o piedică în calea multimodalității **și a soluțiilor de transport combinat** de-a lungul **întregii rețele** transeuropene de transport.

## Amendamentul 29

### Propunere de regulament Considerentul 51

#### *Textul propus de Comisie*

(51) Constituind un cadru unic eficace pentru abordarea provocărilor legate de mobilitatea urbană, nodurile urbane ar trebui să elaboreze un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care este un plan integrat, pe termen lung și cuprinzător de mobilitate a mărfurilor și a pasagerilor pentru întreaga zonă urbană funcțională<sup>22</sup>. Acesta ar trebui să includă obiective, ținte și indicatori care să stea la baza performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban, cel puțin în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, accidentele și vătămările corporale, ponderea modală și accesul la serviciile de mobilitate, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică în orașe.

---

<sup>22</sup>Conceptul de PMUD a fost propus pentru

#### *Amendamentul*

(51) Constituind un cadru unic eficace pentru abordarea provocărilor legate de mobilitatea urbană, nodurile urbane ar trebui să elaboreze un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care este un plan integrat, pe termen lung și cuprinzător de mobilitate a mărfurilor și a pasagerilor pentru întreaga zonă urbană funcțională<sup>22</sup>. Acesta ar trebui să includă obiective, ținte și indicatori care să stea la baza performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban, cel puțin în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, accidentele și vătămările corporale, ponderea modală și accesul la serviciile de mobilitate, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică în orașe. **PMUD și datele ar trebui publicate, conform unei abordări participative, pentru a permite un control adecvat din partea societății civile, a cetățenilor și a actorilor economici.**

---

<sup>22</sup> Conceptul de PMUD a fost propus

prima dată în pachetul UE privind  
mobilitatea urbană din 2013  
[COM(2013) 913 final, anexa I].

pentru prima dată în pachetul UE privind  
mobilitatea urbană din 2013  
[COM(2013) 913 final, anexa I].

### Amendamentul 30

#### Propunere de regulament Considerentul 51 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(51a) De asemenea, instrumentele PMUD ar trebui să includă indicatori strategici prin care se evaluează relevanța economică a terminalelor multimodale și a soluțiilor de transport combinat în beneficiul operatorilor de transport, al operatorilor de transport de mărfuri, al întreprinderilor și al IMM-urilor, cu scopul de a stimula investițiile sustenabile și planificarea strategică în zonele urbane și periferice cu importanță economică ridicată pentru comunitățile locale.***

### Amendamentul 31

#### Propunere de regulament Considerentul 52

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(52) Statele membre ar trebui să instituie un program național de sprijin pentru PMUD, care să vizeze promovarea adoptării planurilor PMUD și îmbunătățirea coordonării la nivel de regiuni, municipii și orașe. Acesta ar trebui să sprijine regiunile și zonele urbane să elaboreze planuri PMUD de înaltă calitate și să consolideze monitorizarea și evaluarea punerii în aplicare a respectivelor planuri prin măsuri legislative, orientări, consolidarea capacităților, asistență și, eventual, sprijin financiar.

(52) Statele membre ar trebui să instituie un program național de sprijin pentru PMUD, care să vizeze promovarea adoptării planurilor PMUD și îmbunătățirea coordonării la nivel de regiuni, municipii și orașe, ***precum și la nivelul organizațiilor de întreprinderi, al rețelelor de IMM-uri și al societăților de transport.*** Acesta ar trebui să sprijine regiunile și zonele urbane să elaboreze planuri PMUD de înaltă calitate și să consolideze monitorizarea și evaluarea punerii în aplicare a respectivelor planuri prin măsuri legislative, orientări, consolidarea capacităților, asistență și,

eventual, sprijin financiar.

## Amendamentul 32

### Propunere de regulament Considerentul 54

#### *Textul propus de Comisie*

(54) Serviciile de mobilitate digitală multimodală contribuie la consolidarea integrării diferitelor moduri de transport prin combinarea mai multor oferte de transport într-una singură. Dezvoltarea lor ulterioară ar trebui să contribuie la comportamentele de tip „nudge” către modurile cele mai durabile, transportul public și modurile active, cum ar fi mersul pe jos și mersul cu bicicleta.

#### *Amendamentul*

(54) Serviciile de mobilitate digitală multimodală contribuie la consolidarea integrării diferitelor moduri de transport prin combinarea mai multor oferte de transport într-una singură. Dezvoltarea lor ulterioară ar trebui să contribuie la comportamentele de tip „nudge” către modurile **și soluțiile de conectivitate** cele mai durabile, transportul public și modurile active, cum ar fi mersul pe jos și mersul cu bicicleta.

## Amendamentul 33

### Propunere de regulament Considerentul 55

#### *Textul propus de Comisie*

(55) Sistemele de tehnologie a informației și comunicațiilor (TIC) în domeniul transporturilor sunt necesare în vederea furnizării unei baze pentru optimizarea traficului și a operațiunilor de transport, a siguranței traficului, precum și pentru îmbunătățirea serviciilor conexe. Fluxurile de informații din cadrul rețelei de transport și mobilitate ar trebui facilitate, inclusiv prin implementarea spațiului de date privind mobilitatea la nivelul Uniunii. Informațiile adresate călătorilor, inclusiv informațiile privind sistemele de rezervare și de eliberare a legitimațiilor de transport, ar trebui să fie disponibile.

#### *Amendamentul*

(55) Sistemele de tehnologie a informației și comunicațiilor (TIC) în domeniul transporturilor sunt necesare în vederea furnizării unei baze pentru optimizarea traficului și a operațiunilor de transport, a siguranței traficului, precum și pentru îmbunătățirea serviciilor conexe, **inclusiv a accesului la rețele pentru cetățeni și întreprinderi**. Fluxurile de informații din cadrul rețelei de transport și mobilitate ar trebui facilitate, inclusiv prin implementarea spațiului de date privind mobilitatea la nivelul Uniunii. Informațiile adresate călătorilor, inclusiv informațiile privind sistemele de rezervare și de eliberare a legitimațiilor de transport **și conexiunile multimodale**, ar trebui să fie disponibile.

## Amendamentul 34

### Propunere de regulament Considerentul 57

#### *Textul propus de Comisie*

(57) Este necesară o planificare corespunzătoare a rețelei transeuropene de transport. Acest lucru presupune, de asemenea, punerea în aplicare a unor cerințe specifice la nivelul întregii rețele în ceea ce privește infrastructura, sistemele TIC, echipamentele și serviciile, inclusiv cerințele privind introducerea infrastructurii pentru combustibili alternativi, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) [...] al Parlamentului European și al Consiliului [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi]<sup>23</sup>. Prin urmare, este necesar să se asigure punerea în aplicare corespunzătoare și concertată a acestor cerințe în întreaga Europă pentru fiecare mod de transport și pentru interconectarea acestora în cadrul rețelei transeuropene de transport și în afara acesteia, cu scopul de a obține beneficiile efectului de rețea și de a eficientiza operațiunile transeuropene de transport pe distanțe lungi. Pentru a asigura instalarea **infrastructurii** pentru combustibili alternativi la nivelul întregii rețele de drumuri a rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu obiectivele stabilite în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală”, astfel cum este definită în prezentul regulament. Trimiterile la „rețeaua globală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili

#### *Amendamentul*

(57) Este necesară o planificare corespunzătoare a rețelei transeuropene de transport. Acest lucru presupune, de asemenea, punerea în aplicare a unor cerințe specifice la nivelul întregii rețele în ceea ce privește infrastructura, sistemele TIC, echipamentele și serviciile, inclusiv cerințele privind introducerea infrastructurii pentru combustibili alternativi, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) [...] al Parlamentului European și al Consiliului [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi]<sup>23</sup>. Prin urmare, este necesar să se asigure punerea în aplicare corespunzătoare și concertată a acestor cerințe în întreaga Europă pentru fiecare mod de transport și pentru interconectarea acestora în cadrul rețelei transeuropene de transport și în afara acesteia, cu scopul de a obține beneficiile efectului de rețea și de a eficientiza operațiunile transeuropene de transport pe distanțe lungi. Pentru a asigura instalarea **infrastructurilor** pentru combustibili alternativi **și de reîncărcare accesibile publicului** la nivelul întregii rețele de drumuri a rețelei transeuropene de transport, în conformitate cu obiectivele stabilite în Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi], trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi] ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală”, astfel cum este definită în prezentul regulament. Trimiterile la „rețeaua globală” din Regulamentul (UE) [...] [privind instalarea

alternativi] ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală extinsă” și la „rețeaua globală”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament.

---

<sup>23</sup> Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din [...] privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L [...]).

### Amendamentul 35

#### Propunere de regulament Considerentul 58

##### *Textul propus de Comisie*

(58) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să constituie baza pentru implementarea pe scară largă a noilor tehnologii și a rezultatelor inovării, cum ar fi infrastructura 5G, care pot contribui la sporirea eficienței globale a sectorului transporturilor europene și a capacității de a permite fluxuri de călători sigure utilizând mijloace eficiente, la creșterea atractivității mijloacelor de transport publice sau mai ecologice pentru pasageri, precum și la reducerea amprenteii sale de carbon. Acest lucru va contribui la îndeplinirea obiectivelor Pactului verde european, precum și la obiectivul privind sporirea securității aprovizionării cu energie în Uniune. În vederea îndeplinirii acestor obiective, combustibilii alternativi și infrastructura aferentă ar trebui să fie disponibile într-o mai mare măsură în cadrul rețelei transeuropene de transport.

### Amendamentul 36

infrastructurii pentru combustibili alternativi] ar trebui interpretate ca trimiteri la „rețeaua centrală extinsă” și la „rețeaua globală”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament.

---

<sup>23</sup> Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din [...] privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L [...]).

##### *Amendamentul*

(58) Rețeaua transeuropeană de transport ar trebui să constituie baza pentru implementarea pe scară largă a noilor tehnologii și a rezultatelor inovării, cum ar fi infrastructura 5G, care pot contribui la sporirea eficienței globale a sectorului transporturilor europene și a capacității de a permite fluxuri de călători sigure utilizând mijloace eficiente, la creșterea **accesibilității și a** atractivității mijloacelor de transport publice sau mai ecologice pentru pasageri, precum și la reducerea amprenteii sale de carbon. Acest lucru va contribui la îndeplinirea obiectivelor Pactului verde european, precum și la obiectivul privind sporirea securității aprovizionării cu energie în Uniune. În vederea îndeplinirii acestor obiective, combustibilii alternativi și infrastructura aferentă ar trebui să fie disponibile într-o mai mare măsură în cadrul rețelei transeuropene de transport.

## Propunere de regulament Considerentul 62

### *Textul propus de Comisie*

(62) Având în vedere experiența acumulată în ceea ce privește gestionarea crizei în timpul pandemiei de COVID-19<sup>25</sup> și pentru a evita perturbări ale traficului și situații neprevăzute în viitor, statele membre ar trebui să țină seama în contextul planificării infrastructurii de securitatea și reziliența infrastructurii de transport la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om și la alte perturbări care afectează funcționarea sistemului de transport al Uniunii. În acest scop, coridoarele europene de transport ar trebui să includă, de asemenea, rute ocolitoare importante care pot fi utilizate în caz de congestionare a traficului sau alte probleme pe rutele principale. În plus, datorită caracterului lor multimodal, un mod se poate substitui altui mod în caz de urgență.

---

<sup>25</sup> Comunicare referitoare la implementarea culoarelor verzi în temeiul Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale; C(2020) 1897 final (JO C 96 I, 24.3.2020, p. 1) și Comunicarea Comisiei din 28 octombrie 2020 către Parlamentul European, Consiliul European și Consiliu privind reabilitarea culoarelor verzi pentru transport cu scopul menținerii activității economice în cursul perioadei de recrudescență a pandemiei de COVID-19; COM(2020) 685 final.

### *Amendamentul*

(62) Având în vedere experiența acumulată în ceea ce privește gestionarea crizei în timpul pandemiei de COVID-19<sup>25</sup> și pentru a evita perturbări ale traficului și situații neprevăzute în viitor, statele membre ar trebui să țină seama în contextul planificării infrastructurii de securitatea și reziliența infrastructurii de transport la schimbările climatice, la pericolele naturale, la dezastrele provocate de om și la alte perturbări care afectează funcționarea **și accesibilitatea** sistemului de transport al Uniunii. În acest scop, **ar trebui instituit un mecanism permanent și automat de activare a „culoarelor verzi” de-a lungul frontierelor interne ale rețelei transeuropene de transport. Totodată,** coridoarele europene de transport ar trebui să includă, de asemenea, rute ocolitoare importante care pot fi utilizate în caz de congestionare a traficului sau alte probleme pe rutele principale. În plus, datorită caracterului lor multimodal, un mod se poate substitui altui mod în caz de urgență.

---

<sup>25</sup> Comunicare referitoare la implementarea culoarelor verzi în temeiul Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale; C(2020) 1897 final (JO C 96 I, 24.3.2020, p. 1) și Comunicarea Comisiei din 28 octombrie 2020 către Parlamentul European, Consiliul European și Consiliu privind reabilitarea culoarelor verzi pentru transport cu scopul menținerii activității economice în cursul perioadei de recrudescență a pandemiei de COVID-19; COM(2020) 685 final.



## Amendamentul 37

### Propunere de regulament Considerentul 63

#### *Textul propus de Comisie*

(63) Participarea întreprinderilor, inclusiv a celor care sunt deținute sau controlate de o persoană fizică dintr-o țară terță sau de o întreprindere dintr-o țară terță, inclusiv cele înființate într-o țară terță, poate accelera realizarea rețelei transeuropene de transport. Cu toate acestea, în anumite circumstanțe, participarea sau contribuția întreprinderilor deținute sau controlate de o persoană fizică dintr-o țară terță sau de o întreprindere dintr-o țară terță la proiecte de interes comun ar putea compromite securitatea și ordinea publică în UE. Fără a aduce atingere mecanismului de cooperare prevăzut în Regulamentul (UE) 2019/452<sup>26</sup> și în plus față de acesta, se impune cunoașterea mai aprofundată a unei astfel de participări sau contribuții pentru a permite intervenția autorităților publice în cazul în care se constată că acestea sunt de natură să aducă atingere securității sau ordinii publice în Uniune, iar participarea sau contribuția nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/452.

---

<sup>26</sup> Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79I, 21.3.2019, p. 1).

## Amendamentul 38

### Propunere de regulament Considerentul 64

#### *Amendamentul*

(63) Participarea **organizațiilor de investiții, a băncilor, a societăților comerciale și a** întreprinderilor, inclusiv a celor care sunt deținute sau controlate de o persoană fizică dintr-o țară terță sau de o întreprindere dintr-o țară terță, inclusiv cele înființate într-o țară terță, poate accelera realizarea rețelei transeuropene de transport. Cu toate acestea, în anumite circumstanțe, participarea sau contribuția întreprinderilor deținute sau controlate de o persoană fizică dintr-o țară terță sau de o întreprindere dintr-o țară terță la proiecte de interes comun ar putea compromite securitatea și ordinea publică în UE. Fără a aduce atingere mecanismului de cooperare prevăzut în Regulamentul (UE) 2019/452<sup>26</sup> și în plus față de acesta, se impune cunoașterea mai aprofundată a unei astfel de participări sau contribuții pentru a permite intervenția autorităților publice în cazul în care se constată că acestea sunt de natură să aducă atingere securității sau ordinii publice în Uniune, iar participarea sau contribuția nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2019/452.

---

<sup>26</sup> Regulamentul (UE) 2019/452 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 martie 2019 de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniune (JO L 79I, 21.3.2019, p. 1).

*Textul propus de Comisie*

(64) În condițiile în care întreținerea este și va rămâne principala responsabilitate a statelor membre, ***este important ca*** rețeaua transeuropeană de transport – odată construită – ***să fie*** întreținută în mod corespunzător ***pentru a asigura*** servicii de înaltă calitate. În contextul planificării și achiziționării proiectelor de infrastructură, se impune aplicarea unei abordări bazate pe ciclul de viață.

*Amendamentul*

(64) În condițiile în care întreținerea este și va rămâne principala responsabilitate a statelor membre, ***Comisia ar trebui să definească o strategie precisă în cooperare cu acestea, pentru a se asigura, prin angajamente concrete, că*** rețeaua transeuropeană de transport – odată construită – ***este*** întreținută în mod corespunzător ***și garantează*** servicii de înaltă calitate, ***standarde de siguranță și securitate, precum și accesibilitate de-a lungul timpului.*** În contextul planificării și achiziționării proiectelor de infrastructură, se impune aplicarea unei abordări bazate pe ciclul de viață.

**Amendamentul 39**

**Propunere de regulament  
Considerentul 67 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(67a) Coordonatorii europeni joacă un rol esențial în asigurarea dezvoltării infrastructurii rețelei transeuropene de transport într-o manieră eficientă și eficace prin instituirea unui dialog structurat cu autoritățile regionale și locale și cu toate părțile interesate implicate.***

**Amendamentul 40**

**Propunere de regulament  
Considerentul 67 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(67b) În contextul acestui dialog structurat și în absența unor alternative logistice și modale viabile, Comisia Europeană ar trebui să ia măsuri pentru a***

*descuraja statele membre să aplice restricții transfrontaliere unilaterale de-a lungul rețelei și, în special, în nodurile centrale, pentru a evita împiedicarea tranzitului transfrontalier al persoanelor, serviciilor sau bunurilor.*

## Amendamentul 41

### Propunere de regulament Considerentul 71

#### *Textul propus de Comisie*

(71) Ținând seama de Planul de acțiune al Uniunii vizând mobilitatea militară din martie 2018<sup>27</sup>, Comisia ar trebui să evalueze necesitatea adaptării rețelei transeuropene de transport pentru a **reflecta utilizarea infrastructurii în scop militar**. Pe baza analizei decalajelor dintre cerințele rețelei transeuropene de transport și cerințele militare<sup>28</sup>, ar trebui incluse în rețeaua transeuropeană drumuri și căi ferate suplimentare pentru a consolida sinergiile dintre rețelele de transport civil și militar.

---

<sup>27</sup> Comunicare comună către Parlamentul European și Consiliu privind Planul de acțiune vizând mobilitatea militară [JOIN(2018) 05 final].

<sup>28</sup> Document de lucru comun al serviciilor Comisiei privind analiza actualizată a decalajelor dintre cerințele militare și cerințele rețelei transeuropene de transport, 17 iulie 2020, [SWD(2020) 144 final].

#### *Amendamentul*

(71) Ținând seama de Planul de acțiune al Uniunii vizând mobilitatea militară din martie 2018<sup>27</sup>, Comisia ar trebui să evalueze necesitatea adaptării rețelei transeuropene de transport pentru a **îmbunătăți segmentele de infrastructură strategică, astfel încât să sprijine utilizarea militară și duală a acestora**. Pe baza analizei decalajelor dintre cerințele rețelei transeuropene de transport și cerințele militare<sup>28</sup>, ar trebui incluse în rețeaua transeuropeană drumuri și căi ferate suplimentare pentru a consolida sinergiile dintre rețelele de transport civil și militar.

---

<sup>27</sup> Comunicare comună către Parlamentul European și Consiliu privind Planul de acțiune vizând mobilitatea militară [JOIN(2018) 05 final].

<sup>28</sup> Document de lucru comun al serviciilor Comisiei privind analiza actualizată a decalajelor dintre cerințele militare și cerințele rețelei transeuropene de transport, 17 iulie 2020, [SWD(2020) 144 final].

## Amendamentul 42

### Propunere de regulament Considerentul 71 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(71a) Întrucât o bună funcționare a pieței interne este esențială pentru a asigura securitatea alimentară și siguranța alimentară în Uniune și în lumina comunicării Comisiei din martie 2022 privind garantarea securității alimentare și consolidarea rezilienței sistemelor alimentare<sup>1a</sup>, Comisia ar trebui să modernizeze rețeaua transeuropeană de transport, acolo unde este necesar, pentru a include principalele locuri de producție agroalimentară, acordând o atenție deosebită nevoilor de transport în cazul anumitor produse proaspete și perisabile.***

---

***<sup>1a</sup> Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Garantarea securității alimentare și consolidarea rezilienței sistemelor alimentare” (COM(2022)0133).***

### **Amendamentul 43**

**Propunere de regulament  
Considerentul 71 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(71b) Lipsa unui coridor european sudic de transport, care să conecteze estul și vestul Mării Mediterane, ar putea compromite obiectivele prezentului regulament și, prin urmare, ar trebui abordată în contextul revizuirii prevăzute în acesta.***

### **Amendamentul 44**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 71 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(71c) Cerințele extinse și sporite în materie de infrastructură pentru transporturi, prevăzute în prezentul regulament, necesită investiții proporționale și suficiente și, deci, întreprinderile de transport trebuie să facă planuri de investiții adecvate până în 2050. Perioada scurtă a actualului cadru financiar multianual (2021-2027), inclusiv încetarea funcționării Mecanismului pentru interconectarea Europei, prevăzută pentru 2027, ar putea îngreuna planificarea investițiilor, în special pentru sectorul feroviar. Prin urmare, ar trebui avute în vedere generații viitoare de programe prin Mecanismul pentru interconectarea Europei, pentru a aborda aceste nevoi.**

**Amendamentul 45**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 72**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(72) În vederea maximizării coerenței dintre orientări și programarea instrumentelor financiare pertinente disponibile la nivelul Uniunii, finanțarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să respecte prezentul regulament și să se bazeze, în special, pe Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>29</sup>. În plus, finanțarea rețelei ar trebui să se bazeze, de asemenea, pe **instrumentele de finanțare și subvenționare** furnizate în temeiul altor acte legislative ale Uniunii, printre care InvestEU, Mecanismul de redresare și reziliență, politica de coeziune, Orizont Europa și alte instrumente financiare instituite de Banca Europeană de

(72) În vederea maximizării coerenței dintre orientări și programarea instrumentelor financiare pertinente disponibile la nivelul Uniunii, finanțarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să respecte prezentul regulament și să se bazeze, în special, pe Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>29</sup>. În plus, **ținând cont de costurile considerabile pentru finalizarea rețelei transeuropene de transport**, finanțarea rețelei ar trebui să se bazeze, de asemenea, pe **cofinanțare și cosubvenționare prin instrumentele** furnizate în temeiul altor acte legislative ale Uniunii, printre care InvestEU, Mecanismul de redresare și

Investiții. Pentru a permite finanțarea proiectelor de interes comun, trimiterile la „platforme de logistică multimodale”, „autostrăzi maritime” și „aplicații telematice” din

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

---

<sup>29</sup> Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 (JO L 249, 14.7.2021, p. 38).

## Amendamentul 46

### Propunere de regulament Considerentul 73

#### *Textul propus de Comisie*

(73) Realizarea obiectivelor rețelei transeuropene de transport, în special în ceea ce privește decarbonizarea și digitalizarea sistemului de transport din Uniune, necesită un cadru de reglementare solid. Statele membre ar trebui să pună în aplicare reforme ambițioase pentru a aborda provocările legate de transportul durabil, astfel cum au fost identificate în cadrul semestrului european. Mecanismul de redresare și reziliență sprijină atât

reziliență, politica de coeziune, **Fondul european de dezvoltare regională**, Orizont Europa și alte instrumente financiare instituite de Banca Europeană de Investiții. Pentru a permite finanțarea proiectelor de interes comun, trimiterile la „platforme de logistică multimodale”, „autostrăzi maritime” și „aplicații telematice” din Regulamentul (UE) 2021/1153 ar trebui interpretate ca trimiteri la „terminale multimodale de marfă”, „spațiu maritim european”, respectiv, „sisteme TIC în domeniul transporturilor”, astfel cum sunt definite în prezentul regulament. În același scop, trimiterile la „rețeaua centrală” din Regulamentul (UE) 2021/1153 ar trebui interpretate ca incluzând „rețeaua centrală extinsă”, astfel cum este definită în prezentul regulament.

---

<sup>29</sup> Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 (JO L 249, 14.7.2021, p. 38).

#### *Amendamentul*

(73) Realizarea obiectivelor rețelei transeuropene de transport, în special în ceea ce privește decarbonizarea și digitalizarea sistemului de transport din Uniune, necesită un cadru de reglementare solid. Statele membre ar trebui să pună în aplicare reforme ambițioase pentru a aborda provocările legate de transportul durabil, astfel cum au fost identificate în cadrul semestrului european. Mecanismul de redresare și reziliență sprijină atât

reforme, cât și investițiile pentru a crește sustenabilitatea transporturilor, a reduce emisiile și a îmbunătăți siguranța și eficiența. Măsurile relevante în acest sens sunt incluse în planurile naționale aprobate de redresare și reziliență.

reforme, cât și investițiile pentru a crește sustenabilitatea transporturilor, a reduce emisiile și a îmbunătăți siguranța și eficiența. Măsurile relevante în acest sens sunt incluse în planurile naționale aprobate de redresare și reziliență. ***În lumina acestui fapt, Comisia ar trebui să asigure alinieri adecvate între rețeaua transeuropeană de transport și proiectele naționale de investiții, pentru a garanta integrarea și alinierea completă a investițiilor realizate cu fondurile UE și fondurile naționale, precum planurile naționale de redresare și reziliență.***

#### **Amendamentul 47**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 3 – paragraful 1 – litera o**

###### *Textul propus de Comisie*

(o) „plan de mobilitate urbană durabilă” (PMUD) înseamnă un document de planificare strategică a mobilității, care vizează îmbunătățirea accesibilității și a mobilității în interiorul zonei urbane funcționale (inclusiv în zonele de transfer) pentru persoane, întreprinderi și bunuri;

###### *Amendamentul*

(o) „plan de mobilitate urbană durabilă” (PMUD) înseamnă un document de planificare strategică a mobilității, care vizează îmbunătățirea accesibilității și a mobilității în interiorul zonei urbane funcționale (inclusiv în zonele de transfer ***și în centrele industriale periferice***) pentru persoane, întreprinderi și bunuri;

#### **Amendamentul 48**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 3 – paragraful 1 – litera pa (nouă)**

###### *Textul propus de Comisie*

###### *Amendamentul*

***(pa) „costurile operațiunilor în terminal” înseamnă costurile suportate de operatorii de transport la terminal, pentru a desfășura astfel de operațiuni;***

#### **Amendamentul 49**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 3 – paragraful 1 – litera z**

*Textul propus de Comisie*

(z) „port maritim” înseamnă un spațiu terestru și maritim în care se regăsesc infrastructura și echipamentele necesare, în principal, primirii navelor, încărcării și descărcării acestora, depozitării mărfurilor, recepției și livrării mărfurilor respective, precum și îmbarcării și debarcării pasagerilor, echipajului și a altor persoane și orice altă infrastructură necesară pentru operatorii de transport în cadrul zonei portuare;

*Amendamentul*

(z) „port maritim” înseamnă un spațiu terestru și maritim în care se regăsesc infrastructura și echipamentele necesare, în principal, primirii navelor, încărcării și descărcării acestora, depozitării mărfurilor, recepției și livrării **sau al transportului în continuare al** mărfurilor respective, precum și îmbarcării și debarcării pasagerilor, echipajului și a altor persoane și orice altă infrastructură necesară pentru operatorii de transport în cadrul zonei portuare;

**Amendamentul 50**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 2 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

**Amendamentul 51**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 2 – litera a – punctul ii**



*Textul propus de Comisie*

(ii) facilitarea utilizării pe scară mai largă a unor moduri de transport mai durabile, inclusiv prin dezvoltarea în continuare a unei rețele de transport feroviar de călători pe distanțe lungi de mare viteză și a unei rețele de transport feroviar de marfă pe deplin interoperabilă, a unei rețele fiabile de transport pe căi navigabile interioare și a unei rețele de transport maritim pe distanțe scurte la nivelul Uniunii;

*Amendamentul*

(ii) facilitarea utilizării pe scară mai largă a unor moduri de transport mai durabile, inclusiv, **dar nu numai**, prin dezvoltarea în continuare a unei rețele de transport feroviar de călători pe distanțe lungi de mare viteză și a unei rețele de transport feroviar de marfă pe deplin interoperabilă, a unei rețele fiabile de transport pe căi navigabile interioare și a unei rețele de transport maritim pe distanțe scurte la nivelul Uniunii;

## **Amendamentul 52**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2 – litera b – punctul i**

*Textul propus de Comisie*

(i) **accesibilitatea și conectivitatea** tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate;

*Amendamentul*

(i) **îmbunătățirea accesibilității și conectivității** tuturor regiunilor Uniunii, inclusiv a regiunilor ultraperiferice și a altor regiuni îndepărtate, insulare, periferice și a celor muntoase, precum și a zonelor slab populate;

## **Amendamentul 53**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2 – litera b – punctul ia (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(ia) **creșterea accesului la infrastructura de transport pentru IMM-uri;**

## **Amendamentul 54**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2 – litera c – punctul viia (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(vii) conexiuni mai bune și soluții de transport sustenabile și de înaltă calitate pentru întreprinderile și IMM-urile din centrele de producție izolate și periferice.***

## **Amendamentul 55**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2 – litera d – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

*(Nu privește versiunea în limba română.)*

## **Amendamentul 56**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2 – litera d – punctul iia (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(iia) asigurarea unei experiențe de călătorie fluide pentru utilizatori, inclusiv o protecție extinsă a drepturilor călătorilor și transparența prețurilor;***

## **Amendamentul 57**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2 – litera d – punctul iib (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(iib) crearea de oportunități și de beneficii economice sporite pentru întreprinderi și IMM-uri, inclusiv îmbunătățirea accesului acestora la un transport de mărfuri de înaltă calitate, intermodal, rapid și sustenabil, pentru a permite conexiuni între centrele de producție periferice și izolate, pe de o***

*parte, și zonele dens populate și cu o valoare comercială ridicată, pe de altă parte;*

## **Amendamentul 58**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2 – litera d – punctul va (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(va) asigurarea faptului că infrastructurile strategice pot fi folosite în scopuri civile și militare;*

## **Amendamentul 59**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*2a. Statele membre și toate entitățile publice și private implicate în dezvoltarea rețelei transeuropene de transport asigură accesul liber, fără discriminare, precum și concurența loială. Acest lucru se realizează conform cu deciziile ce țin de politica Uniunii în domeniul transparenței.*

## **Amendamentul 60**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 5 – alineatul 1 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(b) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii;

(b) optimizarea integrării și interconectării infrastructurii *între nodurile urbane, orașele mai mari și zonele periferice;*

## Amendamentul 61

### Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 1 – litera c

#### *Textul propus de Comisie*

(c) instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru combustibili alternativi;

#### *Amendamentul*

(c) instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru combustibili alternativi, ***ușor accesibilă pentru utilizatori***;

## Amendamentul 62

### Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 1 – litera f

#### *Textul propus de Comisie*

(f) luarea în considerare a unor posibile sinergii cu alte rețele, în special cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații;

#### *Amendamentul*

(f) luarea în considerare a unor posibile sinergii cu alte rețele, ***inclusiv cu rețelele pentru moduri active, și*** în special cu rețelele transeuropene de energie sau de telecomunicații;

## Amendamentul 63

### Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 2

#### *Textul propus de Comisie*

2. Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.

#### *Amendamentul*

2. Rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri, ***prevăzute la articolul 5 alineatul (1)***.

## Amendamentul 64

### Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 5

*Textul propus de Comisie*

5. Comisia poate solicita statelor membre, prin intermediul unui act de punere în aplicare, să instituie o entitate unică pentru construirea și gestionarea proiectelor transfrontaliere de interes comun în domeniul infrastructurii. Coordonatorul european relevant are statut de observator în consiliul de administrație sau de supraveghere sau în cadrul ambelor entități unice.

*Amendamentul*

5. Comisia poate solicita statelor membre, prin intermediul unui act de punere în aplicare, să instituie o entitate unică pentru construirea și gestionarea proiectelor transfrontaliere de interes comun în domeniul infrastructurii **și să adopte măsurile specifice relevante. În cazul în care se înființează o astfel de entitate unică, aceasta ar trebui să respecte legislația relevantă a Uniunii și legislația națională privind accesibilitatea.** Coordonatorul european relevant are statut de observator în consiliul de administrație sau de supraveghere sau în cadrul ambelor entități unice. **În virtutea acestui statut, coordonatorul european relevant poate propune statelor membre interesate și Comisiei Europene măsuri care vizează consolidarea cooperării sau poate propune adoptarea unor decizii specifice, prin care sunt stabilite servicii de interes economic general.**

**Amendamentul 65**

**Propunere de regulament  
Articolul 12 – alineatul 1 – litera c**

*Textul propus de Comisie*

(c) asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității dintre acestea;

*Amendamentul*

(c) asigurarea integrării optime a modurilor de transport și a interoperabilității dintre acestea **la nivelul zonelor urbane și dens populate, al zonelor de interes economic și al zonelor periferice, de coastă și îndepărtate;**

**Amendamentul 66**

**Propunere de regulament  
Articolul 12 – alineatul 1 – litera ca (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ca) stimularea capacității tuturor categoriilor de utilizatori de transport, inclusiv a persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă și a altor persoane aflate în situații de vulnerabilitate, de a avea acces la rețea;**

#### **Amendamentul 67**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 12 – alineatul 1 – litera cb (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(cb) asigurarea accesului facil și digitalizat la serviciile de transport de mărfuri și de transport maritim, altele decât utilizarea terminalelor și a infrastructurilor intermodale, de către operatorii de transport de mărfuri și toate întreprinderile și IMM-urile, pentru a promova utilizarea de către transportatori a unor servicii sustenabile de transport multimodal de mărfuri;**

#### **Amendamentul 68**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 12 – alineatul 1 – litera ia (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ia) căutarea sinergiilor între toate modurile de transport, inclusiv între modurile active, și eliminarea obstacolelor din calea mobilității active în timpul modernizării infrastructurii;**

#### **Amendamentul 69**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 13 – paragraful 1 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

(b) dezvoltarea unei rețele de transport feroviar de călători de înaltă performanță, pe deplin interoperabile și de mare viteză, care să conecteze nodurile urbane la nivelul Uniunii;

*Amendamentul*

(b) dezvoltarea unei rețele de transport feroviar de călători de înaltă performanță, pe deplin interoperabile și de mare viteză, care să conecteze nodurile urbane, ***precum și capitalele și marile orașe*** la nivelul Uniunii;

**Amendamentul 70**

**Propunere de regulament**

**Articolul 14 – alineatul 1 – litera a – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

(a) linii de cale ferată, inclusiv:

*Amendamentul*

(a) linii de cale ferată, ***atât de mare viteză, cât și convenționale***, inclusiv:

**Amendamentul 71**

**Propunere de regulament**

**Articolul 15 – alineatul 2 – litera ea (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ea) permite un număr suficient de puncte de trecere sigure pentru modurile active astfel încât să se evite perturbarea disproporționată a mobilității active, fără a afecta calitatea serviciului, în special pentru trenurile de mare viteză;***

**Amendamentul 72**

**Propunere de regulament**

**Articolul 15 – alineatul 3 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

(b) la cererea unui stat membru, în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda alte derogări prin intermediul unor acte de punere în aplicare

*Amendamentul*

(b) la cererea unui stat membru, ***doar*** în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda alte derogări prin intermediul unor acte de punere în aplicare

în ceea ce privește cerințele menționate la alineatul (2). Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică și pe o evaluare a impactului asupra interoperabilității. O derogare trebuie să respecte cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>58</sup>, să fie coordonată și convenită cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz.

---

<sup>58</sup> Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

în ceea ce privește cerințele menționate la alineatul (2). Orice cerere de derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică, **care ține cont de nevoia de a menține serviciile vitale pentru întreprinderi și IMM-uri în zonele urbane și industriale cu importanță economică ridicată**, și pe o evaluare a impactului asupra interoperabilității **și accesibilității**. O derogare trebuie să respecte cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>58</sup>, să fie coordonată și convenită cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz.

---

<sup>58</sup> Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44).

## Amendamentul 73

### Propunere de regulament

#### Articolul 16 – alineatul 2 – litera c– paragraful 2

##### *Textul propus de Comisie*

În contextul construirii sau modernizării unei linii aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale extinse sau a anumitor tronsoane ale acesteia, statele membre efectuează un studiu pentru a analiza fezabilitatea și relevanța economică a unor viteze mai mari și construiesc sau modernizează în consecință linia, pentru transportul de mare viteză, în cazul în care fezabilitatea și relevanța economică a acestuia sunt demonstrate.

##### *Amendamentul*

În contextul construirii sau modernizării unei linii aferente transportului de călători din cadrul rețelei centrale extinse sau a anumitor tronsoane ale acesteia, statele membre efectuează, **după caz**, un studiu pentru a analiza fezabilitatea și relevanța economică a unor viteze mai mari și construiesc sau modernizează în consecință linia, pentru transportul de mare viteză, în cazul în care fezabilitatea și relevanța economică a acestuia sunt demonstrate. **Studiul ia în considerare și impactul potențial asupra călătorilor în timpul etapei de construcție sau modernizare.**



## Amendamentul 74

### Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 5 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(b) la cererea unui stat membru, **doar** în cazuri justificate în mod corespunzător, Comisia poate acorda alte derogări prin intermediul unor acte de punere în aplicare în ceea ce privește cerințele menționate la alineatele (2)-(4). Orice derogare se bazează pe o analiză de rentabilitate socioeconomică, **care ține cont de nevoia de a menține serviciile vitale pentru întreprinderi și IMM-uri în zonele urbane și industriale cu importanță economică ridicată**, și pe o evaluare a impactului asupra interoperabilității **și accesibilității**. O derogare trebuie să respecte cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2016/797, să fie coordonată și convenită cu statul membru (statele membre) învecinat(e), după caz.

## Amendamentul 75

### Propunere de regulament Articolul 17– alineatul 1 – litera a

#### *Textul propus de Comisie*

(a) este echipată cu sistemul ERTMS;

#### *Amendamentul*

(a) este echipată cu sistemul ERTMS, **asigurând totodată o implementare sincronizată și armonizată a ERTMS la sol și la bordul trenurilor**;

## Amendamentul 76

### Propunere de regulament Articolul 19– paragraful 1 – litera a

#### *Textul propus de Comisie*

(a) **atenuarea** impactului zgomotului și

#### *Amendamentul*

(a) **acolo unde este cazul, atenuarea**

al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice;

impactului zgomotului și al vibrațiilor cauzate de transportul feroviar, în special prin intermediul unor măsuri vizând materialul rulant și infrastructura, inclusiv bariere fonice;

#### Amendamentul 77

##### Propunere de regulament Articolul 19 – paragraful 1 – litera f

###### *Textul propus de Comisie*

(f) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii feroviare, asigurarea continuității și accesibilității **pistelor** pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport;

###### *Amendamentul*

(f) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii feroviare, asigurarea continuității și accesibilității **conexiunilor** pentru pietoni și pentru biciclete, **identificând totodată noi sinergii cu aceste conexiuni**, cu scopul de a promova modurile active de transport;

#### Amendamentul 78

##### Propunere de regulament Articolul 19 – paragraful 1 – litera g

###### *Textul propus de Comisie*

(g) **dezvoltarea** unor tehnologii inovatoare privind combustibilii alternativi pentru căile ferate, cum ar fi hidrogenul pentru tronsoanele care sunt exceptate de la cerința de electrificare.

###### *Amendamentul*

(g) **acolo unde este cazul, dezvoltarea** unor tehnologii inovatoare privind combustibilii alternativi pentru căile ferate, cum ar fi hidrogenul pentru tronsoanele care sunt exceptate de la cerința de electrificare.

#### Amendamentul 79

##### Propunere de regulament Articolul 19 – paragraful 1 – litera ga (nouă)

###### *Textul propus de Comisie*

###### *Amendamentul*

**(ga) posibilele sinergii cu alte moduri de transport, inclusiv cu modurile active, pentru integrarea altor infrastructuri de-a**

*lungul liniilor de cale ferată, sau cu poduri și tuneluri.*

## **Amendamentul 80**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 21 – alineatul 2 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**2a. atunci când este posibil și proporțional, statele membre permit un număr suficient de puncte de trecere sigure pentru modurile active, pentru a evita perturbarea disproporționată a mobilității active.**

## **Amendamentul 81**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 23 – paragraful 1 – litera ea (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ea) posibilele sinergii cu alte moduri de transport, inclusiv cu modurile active, pentru integrarea altor infrastructuri de-a lungul căilor navigabile interioare sau cu poduri.**

## **Amendamentul 82**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 24 – alineatul 3 – litera ka (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(ka) infrastructură cu dublă utilizare în scopuri civile și militare.**

## **Amendamentul 83**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 27 – paragraful 1 – litera e**

*Textul propus de Comisie*

(e) îmbunătățirea rezilienței lanțurilor logistice și a comerțului maritim internațional, inclusiv în ceea ce privește adaptarea la schimbările climatice;

*Amendamentul*

(e) îmbunătățirea rezilienței lanțurilor logistice și a comerțului maritim internațional, **dar și a securității cu aprovizionare de energie**, inclusiv în ceea ce privește adaptarea la schimbările climatice;

**Amendamentul 84**

**Propunere de regulament**

**Articolul 28 – alineatul 1 – litera a – punctul xa (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(xa) infrastructură pentru moduri active, cum ar fi piste pentru pietoni și biciclete, poduri sau tuneluri, inclusiv rute alternative pentru modurile active.**

**Amendamentul 85**

**Propunere de regulament**

**Articolul 29 – alineatul 2 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(b) spațiile de servicii sunt disponibile la o distanță maximă de 60 km unul de celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare, **echipamente** de siguranță și securitate, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate;

(b) spațiile de servicii sunt disponibile la o distanță maximă de 60 km unul de celălalt, asigurând suficient spațiu de parcare, **echipamentele necesare** de siguranță și securitate, precum și infrastructuri adecvate, inclusiv instalații sanitare, care să răspundă nevoilor unei forțe de muncă diversificate;

**Amendamentul 86**

**Propunere de regulament**

**Articolul 29 – alineatul 2 – litera c**

*Textul propus de Comisie*

(c) zonele de parcare sigure și securizate sunt disponibile la o distanță maximă de 100 km una de cealaltă, **asigurând** un spațiu de parcare suficient pentru vehiculele comerciale și respectând cerințele prevăzute la articolul 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2020/1054<sup>69</sup>;

---

<sup>69</sup>Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO L 249, 31.7.2020, p. 1).

**Amendamentul 87**

**Propunere de regulament  
Articolul 29 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(c) zonele de parcare sigure și securizate sunt disponibile la o distanță maximă de 100 km una de cealaltă, **sau, în cazuri justificate în mod corespunzător și pe baza densității volumului traficului, a cererii pieței sau a altor factori relevanți, statele membre pot solicita Comisiei o derogare pentru a permite distanțe mai mari între zone de parcare sigure și securizate. Astfel de zone de parcare asigură** un spațiu de parcare suficient pentru vehiculele comerciale și respectând cerințele prevăzute la articolul 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2020/1054<sup>69</sup>;

---

<sup>69</sup>Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO L 249, 31.7.2020, p. 1).

*Amendamentul*

**(da) permite un număr suficient de puncte de trecere sigure pentru modurile active, pentru a evita perturbarea disproporționată a mobilității active.**

## Amendamentul 88

### Propunere de regulament Articolul 31 – paragraful 1 – litera d

#### *Textul propus de Comisie*

(d) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii rutiere, asigurarea **continuității și accesibilității pistelor** pentru pietoni și pentru biciclete, cu scopul de a promova modurile active de transport.

#### *Amendamentul*

(d) în contextul construirii sau modernizării infrastructurii rutiere, asigurarea **faptului că infrastructura rutieră nu obstrucționează continuitatea și accesibilitatea conexiunilor** pentru pietoni și pentru biciclete, **identificând totodată noi sinergii cu aceste conexiuni**, cu scopul de a promova modurile active de transport.

## Amendamentul 89

### Propunere de regulament Articolul 31 – paragraful 1 – litera da (nouă)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**(da) posibilele sinergii cu alte moduri de transport, inclusiv cu modurile active, pentru integrarea altor infrastructuri de-a lungul șoselelor, sau cu poduri și tuneluri.**

## Amendamentul 90

### Propunere de regulament Articolul 31 – alineatul 1 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

**1a. Până la 31 decembrie 2025, Comisia efectuează un studiu de fezabilitate privind utilizarea potențială a vehiculelor din sistemul modular european pe infrastructura rutieră pentru rețeaua centrală TEN-T.**

## Amendamentul 91

### Propunere de regulament Articolul 34 – paragraful 1 – litera d

#### *Textul propus de Comisie*

(d) îmbunătățirea interconexiunilor multimodale între aeroporturi și infrastructurile altor moduri de transport, precum și între aeroporturi și nodurile urbane, după caz;

#### *Amendamentul*

(d) îmbunătățirea interconexiunilor multimodale între aeroporturi și infrastructurile altor moduri de transport, precum și între aeroporturi și nodurile urbane, după caz, ***inclusiv prin soluții de mobilitate aeriană urbană***;

## Amendamentul 92

### Propunere de regulament Articolul 40 – paragraful 1 – litera b – punctul i

#### *Textul propus de Comisie*

(i) adoptarea unui plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) în conformitate cu anexa V, care include în special măsuri de integrare a diverselor moduri de transport, de promovare a unei mobilități eficiente cu emisii zero, inclusiv a unei logistici urbane durabile și cu emisii zero, de reducere a poluării atmosferice și fonice și care are în vedere fluxurile transeuropene de transport pe distanțe lungi;

#### *Amendamentul*

(i) adoptarea ***și publicarea*** unui plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) în conformitate cu anexa V, care include în special măsuri de integrare a diverselor moduri de transport, de promovare a unei mobilități eficiente cu emisii zero, inclusiv a unei logistici urbane durabile și cu emisii zero, de reducere a poluării atmosferice și fonice și care are în vedere fluxurile transeuropene de transport pe distanțe lungi;

## Amendamentul 93

### Propunere de regulament Articolul 40 – paragraful 1 – litera b – punctul ii

#### *Textul propus de Comisie*

(ii) colectarea și transmiterea către Comisie a datelor privind mobilitatea urbană pentru fiecare nod urban în parte, care să vizeze cel puțin emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, accidentele și vătămrile corporale,

#### *Amendamentul*

(ii) colectarea și transmiterea către Comisie ***și publicarea în conformitate cu Directiva (UE) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1a</sup>*** a datelor privind mobilitatea urbană pentru fiecare nod urban în parte,

ponderea modală și accesul la serviciile de mobilitate, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică. Ulterior, aceste date se transmit anual;

care să vizeze cel puțin emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, accidentele și vătămările corporale, ponderea modală și accesul la serviciile de mobilitate, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică. Ulterior, aceste date se transmit **și se publică** anual;

---

***1a Directiva (UE) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public (JO L 172? 26.6.2019, p. 56-83).***

#### **Amendamentul 94**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 40 – paragraful 1 – litera d**

###### *Textul propus de Comisie*

(d) până la 31 decembrie 2040: dezvoltarea a cel puțin unui terminal multimodal de marfă care să permită o capacitate suficientă de transbordare în interiorul nodului urban sau în apropierea acestuia.

###### *Amendamentul*

(d) până la 31 decembrie 2040: dezvoltarea a cel puțin unui terminal multimodal de marfă care să permită o capacitate suficientă de transbordare în interiorul nodului urban sau în apropierea acestuia, ***cu posibilitatea ca un terminal să deservească mai multe noduri urbane, dacă îi permite capacitatea.***

#### **Amendamentul 95**

##### **Propunere de regulament**

##### **Articolul 40 – paragraful 1 – litera da (nouă)**

###### *Textul propus de Comisie*

###### *Amendamentul*

***(da) respectarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) adoptate.***

#### **Amendamentul 96**



**Propunere de regulament**  
**Capitolul IV – titlu**

*Textul propus de Comisie*

DISPOZIȚII PENTRU UN TRANSPORT  
INTELIGENT ȘI REZILIENT

*Amendamentul*

DISPOZIȚII PENTRU UN TRANSPORT  
INTELIGENT, **ACCESIBIL** ȘI  
REZILIENT

**Amendamentul 97**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 44 – paragraful 1 – litera d**

*Textul propus de Comisie*

(d) îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor și a transportului de mărfuri;

*Amendamentul*

(d) îmbunătățirea siguranței și durabilității circulației persoanelor, **a serviciilor** și a transportului de mărfuri;

**Amendamentul 98**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 44 – paragraful 1 – litera i**

*Textul propus de Comisie*

(i) introducerea tehnologiei în domeniul securității și a standardelor compatibile de identificare în cadrul rețelelor;

*Amendamentul*

(i) introducerea tehnologiei **cu dublă utilizare, a tehnologiei** în domeniul securității și a standardelor compatibile de identificare în cadrul rețelelor;

**Amendamentul 99**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 45 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

Statele membre se asigură că infrastructura de transport oferă condiții de siguranță și de securitate pentru circulația călătorilor și a mărfurilor **pe tot parcursul ciclului de viață al infrastructurii.**

## Amendamentul 100

### Propunere de regulament Articolul 45 – paragraful 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Statele membre acordă o atenție deosebită protecției lucrătorilor în timpul fazei de construcție a infrastructurilor.***

## Amendamentul 101

### Propunere de regulament Articolul 46 – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***2a. Statele membre asigură funcționarea continuă a lanțurilor de aprovizionare și a unor condiții minime de transport de călători de-a lungul TEN-T și evită eventualele deficite, dacă este necesar prin activarea „culoarelor verzi” în strânsă cooperare cu coordonatorii europeni.***

## Amendamentul 102

### Propunere de regulament Articolul 47 – alineatul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Statele membre se asigură că informațiile notificate în temeiul alineatului (1) sunt puse la dispoziție cu cel puțin ***douăsprezece*** luni înainte de decizia finală privind punerea în aplicare a proiectului de interes comun. Informațiile respective includ în special:

Statele membre se asigură că informațiile notificate în temeiul alineatului (1) sunt puse la dispoziție cu cel puțin ***șase*** luni înainte de decizia finală privind punerea în aplicare a proiectului de interes comun. Informațiile respective includ în special:

## Amendamentul 103

**Propunere de regulament**  
**Articolul 48 – paragraful 1 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(da) orice lucrări de întreținere care au ca rezultat o limitare sau indisponibilitate a infrastructurii feroviare sunt gestionate în conformitate cu dispozițiile Deciziei delegate a Comisiei (UE) 2017/2075<sup>1a</sup>.**

---

***1a Decizia delegată (UE) 2017/2075 a Comisiei din 4 septembrie 2017 de înlocuire a anexei VII la Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 295, 14.11.2017, p. 69-73).***

**Amendamentul 104**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 49 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

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

**2. Statele membre efectuează evaluări ex ante ale accesibilității infrastructurii și a serviciilor conexe.**

**3. Proiectarea, construcția, întreținerea și modernizarea infrastructurii de transport respectă anexa I și anexa III la Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1a</sup>, imediat ce va fi aplicabilă, precum și cerințele de accesibilitate**

*prevăzute în alte acte legislative relevante ale Uniunii.*

---

*1a Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70-115).*

## **Amendamentul 105**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 50 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(da) concentrarea asupra îmbunătățirii accesibilității coridoarelor europene de transport pentru toți utilizatorii;*

## **Amendamentul 106**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 52 – alineatul 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

4. Forumul consultativ pentru prioritățile orizontale este instituit și prezidat de coordonatorul european. Statele membre vizate **și, după caz,** reprezentanții sectoarelor relevante pot participa în cadrul acestuia. Statele membre desemnează un coordonator național pentru sistemul ERTMS care să participe în cadrul Forumului consultativ pentru ERTMS. De asemenea, coordonatorul european poate înființa grupuri de lucru ad-hoc.

4. Forumul consultativ pentru prioritățile orizontale este instituit și prezidat de coordonatorul european. Statele membre vizate, **împreună cu** reprezentanții sectoarelor relevante, pot participa în cadrul acestuia. Statele membre desemnează un coordonator național pentru sistemul ERTMS care să participe în cadrul Forumului consultativ pentru ERTMS. De asemenea, coordonatorul european poate înființa grupuri de lucru ad-hoc.

## **Amendamentul 107**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 52 – alineatul 6**

*Textul propus de Comisie*

6. Coordonatorul european poate consulta autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii de transport, în special cei care sunt membri ai structurii de guvernare a transportului feroviar de marfă, sectorul ofertei, utilizatorii transporturilor și reprezentanții societății civile în legătură cu planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia. În plus, coordonatorul european responsabil de ERTMS colaborează îndeaproape cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei, iar coordonatorul european pentru spațiul maritim european cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.

*Amendamentul*

6. Coordonatorul european poate consulta autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii de transport, în special cei care sunt membri ai structurii de guvernare a transportului feroviar de marfă, sectorul ofertei, utilizatorii transporturilor, ***experții în materie de accesibilitate*** și reprezentanții societății civile în legătură cu planul de acțiune și punerea în aplicare a acestuia. În plus, coordonatorul european responsabil de ERTMS colaborează îndeaproape cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei, iar coordonatorul european pentru spațiul maritim european cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă.

**Amendamentul 108**

**Propunere de regulament**

**Articolul 53 – alineatul 3 – litera fa (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(fa) o analiză care să determine dacă infrastructura care permite o mobilitate fluidă și accesibilă tuturor utilizatorilor este adaptată la exigențele viitorului și, după caz, o propunere de măsuri care să asigure accesibilitatea și interoperabilitatea rețelei și a serviciilor conectate, adaptate exigențelor viitorului;***

**Amendamentul 109**

**Propunere de regulament**

**Articolul 53 – alineatul 4 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***4a. În cazul unor litigii între statele***

*membre, care pot include acțiuni unilaterale la nivel național având ca rezultat blocarea sau restricționarea liberei circulații a persoanelor, serviciilor sau bunurilor, Comisia invită statele membre vizate să promoveze activarea și gestionarea rutelor alternative feroviare sau rutiere și acționează ca mediator în acest scop.*

## Amendamentul 110

### Propunere de regulament Articolul 55 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

1. Statele membre transmit Comisiei în mod periodic, cuprinzător și transparent informații cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a proiectelor de interes comun și la investițiile realizate în acest scop. Informațiile respective includ datele transmise anual prin sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec). Sunt cuprinse date tehnice și financiare referitoare la proiectele de interes comun privind rețeaua transeuropeană de transport, precum și date privind finalizarea rețelei transeuropene de transport.

#### *Amendamentul*

1. Statele membre transmit Comisiei în mod periodic, cuprinzător și transparent informații cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a proiectelor de interes comun și la investițiile realizate în acest scop. Informațiile respective includ datele transmise anual prin sistemul interactiv de informații geografice și tehnice pentru rețeaua transeuropeană de transport (TENtec). Sunt cuprinse date tehnice și financiare referitoare la proiectele de interes comun privind rețeaua transeuropeană de transport, **date privind accesibilitatea infrastructurii TEN-T și serviciile pentru călători, după caz,** precum și date privind finalizarea și **întreținerea** rețelei transeuropene de transport.

## Amendamentul 111

### Propunere de regulament Articolul 55 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

3. Statele membre asigură calitatea, exhaustivitatea și coerența datelor din

#### *Amendamentul*

3. Statele membre asigură calitatea, exhaustivitatea, **accesibilitatea** și coerența

sistemul informatic TENtec. Sistemele naționale și sursele de date permit schimbul automat de date cu TENtec.

datelor din sistemul informatic TENtec. Sistemele naționale și sursele de date permit schimbul automat de date cu TENtec.

## Amendamentul 112

### Propunere de regulament

#### Articolul 56 – alineatul 1 – paragraful 1 – partea introductivă

##### *Textul propus de Comisie*

Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 pentru modificarea anexelor I și II, astfel încât acestea să țină seama în special de posibilele schimbări datorate pragurilor cantitative prevăzute la articolele 20, 24 și 32. Atunci când adaptează anexele, Comisia:

##### *Amendamentul*

Sub rezerva articolului 172 al doilea paragraf din TFUE, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 60 pentru modificarea anexelor I și II, astfel încât acestea să țină seama în special de posibilele schimbări datorate pragurilor cantitative prevăzute la articolele 20, 24 și 32 **sau de modificările ce țin de securitate**. Atunci când adaptează anexele, Comisia:

## Amendamentul 113

### Propunere de regulament

#### Articolul 56 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera ea (nouă)

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

**(ea) include noile infrastructuri și noduri urbane în rețeaua transeuropeană de transport, dacă acestea sunt considerate extrem de importante pentru a asigura mobilitatea militară și securitatea alimentară în Uniune;**

## Amendamentul 114

### Propunere de regulament

#### Articolul 57 – paragraful 1

##### *Textul propus de Comisie*

##### *Amendamentul*

Procedurile naționale referitoare la

Procedurile naționale referitoare la

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

implicarea și consultarea autorităților regionale și locale, **a partenerilor industriali, inclusiv a IMM-urilor**, precum și a societății civile, **a reprezentanților consumatorilor și a experților în materie de accesibilitate**, vizate de un proiect de interes comun sunt respectate, după caz, în etapele de planificare și de construcție ale unui proiect. Comisia **facilitează acest proces prin faptul că** promovează schimbul de bune practici în acest sens, în special în ceea ce privește consultarea și includerea persoanelor aflate în situații de vulnerabilitate.

## Amendamentul 115

### Propunere de regulament Articolul 58 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

3. Statele membre transmit Comisiei proiectele de planuri și programe naționale sau orice modificare a acestora în vederea dezvoltării rețelei transeuropene de transport, cu cel puțin **douăsprezece** luni înainte de adoptarea acestora. În termen de cel mult șase luni de la notificarea transmisă de statul membru, Comisia poate emite un aviz cu privire la coerența proiectelor de planuri și programe naționale cu prioritățile stabilite în prezentul regulament și cu prioritățile stabilite în planurile de acțiune pentru coridorul (coridoarele) corespunzător (corespunzătoare) și prioritățile orizontale, precum și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 54 alineatul (1). În termen de cel mult două luni de la notificarea avizului, statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în scopul de a da curs recomandărilor formulate în aviz.

#### *Amendamentul*

3. Statele membre transmit Comisiei proiectele de planuri și programe naționale sau orice modificare a acestora în vederea dezvoltării rețelei transeuropene de transport, cu cel puțin **șase** luni înainte de adoptarea acestora. În termen de cel mult șase luni de la notificarea transmisă de statul membru, Comisia poate emite un aviz cu privire la coerența proiectelor de planuri și programe naționale cu prioritățile stabilite în prezentul regulament și cu prioritățile stabilite în planurile de acțiune pentru coridorul (coridoarele) corespunzător (corespunzătoare) și prioritățile orizontale, precum și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu articolul 54 alineatul (1). În termen de cel mult două luni de la notificarea avizului, statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în scopul de a da curs recomandărilor formulate în aviz.



## Amendamentul 116

### Propunere de regulament Articolul 61 – alineatul 3 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**3a. Atunci când realizează această examinare, Comisia evaluează, în consultare cu statele membre, și ideea creării unui nou coridor european sudic de transport, care să conecteze partea estică și partea vestică a Mării Mediterane.**

## Amendamentul 117

### Propunere de regulament Anexa V – punctul 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

1. Scopuri și obiective: Un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) are ca obiectiv central îmbunătățirea accesibilității zonei urbane funcționale și asigurarea unei mobilități de înaltă calitate, sigure și durabile cu emisii scăzute către și prin zona urbană funcțională, precum și în interiorul acesteia. PMUD sprijină în special mobilitatea cu emisii zero și punerea în aplicare a unui sistem de transport urban care să contribuie la o performanță globală îmbunătățită a rețelei transeuropene de transport, în special prin dezvoltarea infrastructurii pentru circulația fără sincope a vehiculelor cu emisii zero, precum și a nodurilor multimodale pentru călători în scopul de a facilita conexiunile pe primul și ultimul kilometru și a terminalelor multimodale de marfă care deserveșc nodurile urbane.

1. Scopuri și obiective: Un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) are ca obiectiv central îmbunătățirea accesibilității zonei urbane funcționale și asigurarea unei mobilități de înaltă calitate, sigure și durabile cu emisii scăzute către și prin zona urbană funcțională, precum și în interiorul acesteia, **pentru călători și mărfuri**. PMUD sprijină în special mobilitatea cu emisii zero și punerea în aplicare a unui sistem de transport urban care să contribuie la o performanță globală îmbunătățită a rețelei transeuropene de transport, în special prin dezvoltarea infrastructurii pentru circulația fără sincope a vehiculelor cu emisii zero, precum și a nodurilor multimodale pentru călători în scopul de a facilita conexiunile pe primul și ultimul kilometru și a terminalelor multimodale de marfă care deserveșc nodurile urbane. **Un PMUD ia în considerare și deplasările navetiștilor înspre și dinspre zona urbană.**

## Amendamentul 118

### Propunere de regulament Anexa V – punctul 3

#### *Textul propus de Comisie*

3. Integrarea diferitelor moduri de transport: Un PMUD promovează transportul multimodal prin integrarea diferitelor moduri de transport și prin măsuri menite să faciliteze mobilitatea neîntreruptă și durabilă. Acesta include acțiuni de creștere a ponderii modale a formelor de transport mai durabile, cum ar fi transportul public, mobilitatea activă și, după caz, transportul pe căi navigabile interioare și transportul maritim. De asemenea, planul include acțiuni de promovare a mobilității cu emisii zero, în special în ceea ce privește crearea unor flote urbane verzi, de reducere a congestionării traficului și de îmbunătățire a siguranței rutiere, în special pentru participanții la trafic vulnerabili.

#### *Amendamentul*

3. Integrarea diferitelor moduri de transport: Un PMUD promovează transportul multimodal prin integrarea diferitelor moduri de transport și prin măsuri menite să faciliteze mobilitatea neîntreruptă și durabilă. Acesta include acțiuni de creștere a ponderii modale a formelor de transport mai durabile, cum ar fi transportul public, mobilitatea activă și, după caz, transportul **aerian, transportul** pe căi navigabile interioare și transportul maritim. De asemenea, planul include acțiuni de promovare a mobilității cu emisii zero, în special în ceea ce privește crearea unor flote urbane verzi, de reducere a congestionării traficului și de îmbunătățire a siguranței rutiere, în special pentru participanții la trafic vulnerabili.

## Amendamentul 119

### Propunere de regulament Anexa V – punctul 6

#### *Textul propus de Comisie*

6. Monitorizarea și indicatorii de performanță: Acesta ar trebui să includă obiective, ținte și indicatori care să stea la baza performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban, cel puțin în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, accidentele și vătămările corporale, ponderea modală și accesul la serviciile de mobilitate, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică în orașe. Punerea în aplicare a unui PMUD este monitorizată cu ajutorul indicatorilor de performanță. Statele membre și autoritățile relevante pun în aplicare mecanisme pentru a se asigura

#### *Amendamentul*

6. Monitorizarea și indicatorii de performanță: Acesta ar trebui să includă obiective, ținte și indicatori care să stea la baza performanței actuale și viitoare a sistemului de transport urban, cel puțin în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, accidentele și vătămările corporale, ponderea modală și accesul la serviciile de mobilitate, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică în orașe. Punerea în aplicare a unui PMUD este monitorizată cu ajutorul indicatorilor de performanță. Statele membre și autoritățile relevante pun în aplicare mecanisme pentru a se asigura

că un PMUD este în conformitate cu dispozițiile prezentei anexe și de înaltă calitate.

că un PMUD este în conformitate cu dispozițiile prezentei anexe și de înaltă calitate. ***De asemenea, instrumentele PMUD includ indicatori strategici prin care se evaluează relevanța economică a terminalelor multimodale și a soluțiilor de transport combinat în beneficiul operatorilor de transport, al operatorilor de transport de mărfuri, al întreprinderilor și al IMM-urilor, cu scopul de a crea condiții favorabile pentru investițiile sustenabile și pentru planificarea strategică în zonele urbane și periferice cu importanță economică ridicată pentru comunitățile locale.***

## PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

<b>Titlu</b>	Orientări pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, modificarea Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și abrogarea Regulamentului (UE) 1315/2013	
<b>Referințe</b>	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)	
<b>Comisie competentă</b> Data anunțului în plen	TRAN 7.3.2022	
<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	IMCO 7.3.2022	
<b>Raportor pentru aviz</b> Data numirii	Salvatore De Meo 14.2.2022	
<b>Examinare în comisie</b>	21.4.2022	15.6.2022
<b>Data adoptării</b>	12.7.2022	
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 42 –: 0 0: 2	
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Alex Agius Saliba, Andrus Ansip, Pablo Arias Echeverría, Alessandra Basso, Brando Benifei, Adam Bielan, Biljana Borzan, Markus Buchheit, Andrea Caroppo, Anna Cavazzini, Dita Charanzová, Deirdre Clune, David Cormand, Sandro Gozi, Maria Grapini, Svenja Hahn, Krzysztof Hetman, Virginie Joron, Eugen Jurzyca, Marcel Kolaja, Kateřina Konečná, Andrey Kovatchev, Maria-Manuel Leitão-Marques, Morten Løkkegaard, Antonius Manders, Leszek Miller, Anne-Sophie Pelletier, René Repasi, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefanec, Róza Thun und Hohenstein, Tom Vandenkendelaere, Marion Walsmann	
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Marco Campomenosi, Salvatore De Meo, Malte Gallée, Ivars Ijabs, Katrin Langensiepen, Antonio Maria Rinaldi, Dominik Tarczyński, Edina Tóth, Kosma Złotowski	

**VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL  
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ**

<b>42</b>	<b>+</b>
ECR	Adam Bielan, Eugen Jurzyca, Dominik Tarczyński, Kosma Zlotowski
ID	Alessandra Basso, Markus Buchheit, Marco Campomenosi, Virginie Joron, Antonio Maria Rinaldi
NI	Edina Tóth
PPE	Pablo Arias Echeverría, Andrea Caroppo, Deirdre Clune, Salvatore De Meo, Krzysztof Hetman, Andrey Kovatchev, Antonius Manders, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefanec, Tom Vandenkendelaere, Marion Walsmann
RENEW	Andrus Ansip, Dita Charanzová, Sandro Gozi, Svenja Hahn, Ivars Ijabs, Morten Løkkegaard, Róza Thun und Hohenstein
S&D	Alex Agius Saliba, Brando Benifei, Biljana Borzan, Maria Grapini, Maria-Manuel Leitão-Marques, Leszek Miller, René Repasi, Christel Schaldemose
VERTS/ALE	Anna Cavazzini, David Cormand, Malte Gallée, Marcel Kolaja, Katrin Langensiepen
<b>0</b>	<b>-</b>
<b>2</b>	<b>0</b>
THE LEFT	Kateřina Konečná, Anne-Sophie Pelletier

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri