

# PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

---

*Document legislativ consolidat*

23.4.2009

EP-PE\_TC1-COD(2008)0247

**\*\*\*I**

## **POZIȚIA PARLAMENTULUI EUROPEAN**

adoptată în primă lectură la 23 aprilie 2009 în vederea adoptării Regulamentului (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (EP-PE\_TC1-COD(2008)0247)

PE 424.988

**RO**

**RO**

## POZIȚIA PARLAMENTULUI EUROPEAN

adoptată în primă lectură la 23 aprilie 2009

**în vederea adoptării Regulamentului (CE) nr. .../2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei ||,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>2</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat<sup>3</sup>,

întrucât:

- (1) În cadrul Strategiei de la Lisabona pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și în cadrul Strategiei de dezvoltare durabilă a Comunității, crearea unei piețe feroviare interne, în special în ceea ce privește transportul de marfă, reprezintă un element esențial al progresului către realizarea unei mobilități durabile.

---

<sup>1</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>3</sup> Poziția Parlamentului European din 23 aprilie 2009.

- (2) Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare <sup>1</sup> a reprezentat o etapă importantă în realizarea pieței feroviare interne.
- (3) Pentru a putea fi competitive față de alte moduri de transport, serviciile feroviare internaționale și naționale de transport de marfă, deschise concurenței de la 1 ianuarie 2007, *ar trebui* să poată beneficia de o infrastructură feroviară de bună calitate (care să permită furnizarea de servicii de transport de marfă în bune condiții de viteză comercială și grafic de parcurs) și fiabilă – însemnând că serviciul pe care <sup>1</sup> îl oferă efectiv *corespunde* angajamentelor contractuale încheiate cu operatorii feroviari.
- (4) ***Cu toate că liberalizarea transportului feroviar de marfă a facilitat intrarea unor noi operatori în rețea, mecanismele de piață nu sunt suficiente pentru organizarea, reglementarea și garantarea siguranței traficului feroviar de marfă. Optimizarea și asigurarea fiabilității acestuia din urmă presupun o consolidare a procedurilor de cooperare și de alocare a traselor între administratorii de infrastructură.***
- (5) Consiliul <sup>1</sup> reunit la 7 <sup>1</sup> aprilie 2008, a concluzionat că trebuie să se favorizeze utilizarea eficace a infrastructurii și, eventual, să fie îmbunătățite capacitățile infrastructurii feroviare prin măsuri luate la nivel european și național și în special prin intermediul unor texte legislative.
- (6) În acest context, crearea unei rețele feroviare pentru un transport de marfă competitiv, pe care trenurile de marfă vor putea circula în bune condiții și vor putea trece ușor de la o rețea națională la alta, va permite îmbunătățirea condițiilor de utilizare a infrastructurii.
- (7) Pentru a pune în practică o rețea feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, inițiativele deja demarate în ceea ce privește infrastructura feroviară arată că metoda cea mai adecvată este crearea de coridoare internaționale, care răspund nevoilor specifice unuia sau mai multor segmente ale pieței transportului de marfă, identificate cu claritate.

---

<sup>1</sup> JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

- (8) Punerea în practică a rețelei feroviare *europene* pentru un transport de marfă competitiv *ar trebui* să se facă în concordanță cu Rețeaua Transeuropeană de Transport („TEN-T”) și cu *coridoarele sistemului de gestionare a traficului feroviar european („ERTMS”)*. În acest scop, este necesară dezvoltarea coordonată a *rețelelor* și, în special, integrarea coridoarelor internaționale pentru transportul feroviar de marfă în TEN-T existentă și *coridoarele ERTMS*. În plus, se recomandă *stabilirea de norme armonizate* la nivel comunitar privind aceste coridoare de transport de marfă. Dacă este cazul, crearea acestor coridoare *ar trebui* susținută financiar în cadrul *programelor TEN-T, de cercetare și Marco Polo, precum și al altor politici și fonduri comunitare, ca de exemplu Fondul de coeziune*.
- (9) *La crearea unui coridor de transport de marfă ar trebui să se țină seama de importanța deosebită a planurilor de extindere a rețelei TEN-T către țările care participă la politica europeană de vecinătate pentru a asigura interconexiuni mai bune cu infrastructura feroviară a țărilor terțe europene*.
- (10) În cadrul unui coridor de transport de marfă se recomandă asigurarea unei bune coordonări între statele membre și administratorii de infrastructură în cauză, *facilitarea mai eficientă și suficientă a* traficului feroviar de marfă, crearea de legături eficiente și suficiente cu celelalte moduri de transport *în vederea dezvoltării unei rețele de transport de marfă eficiente și integrate* și crearea de condiții propice dezvoltării concurenței între furnizorii de servicii de transport feroviar de marfă.
- (11) Crearea unui coridor pentru transportul de marfă *ar trebui să fie bazată pe propuneri înaintate de statele membre în consultare cu administratorii de infrastructură feroviară. În a doua etapă, aceasta ar trebui să fie* aprobată la nivel european conform **■** unei proceduri transparente și clar definite **■**. *Criteriile pentru crearea unor coridoare de transport de marfă ar trebui să fie stabilite într-un mod adaptat necesităților specifice* statelor membre și administratorilor de infrastructură și care le *permite* o marjă suficientă de decizie și de gestionare. **■**

- (12) Pentru a stimula coordonarea între statele membre, ■ administratorii de infrastructură **și întreprinderile feroviare**, fiecare coridor de transport de marfă *ar trebui* să fie susținut de un organ de *guvernare*, compus din diferiții administratori de infrastructură vizați de respectivul coridor de transport de marfă.
- (13) Pentru a răspunde nevoilor pieței, modalitățile de creare a unui coridor de transport de marfă *ar trebui* prezentate într-un plan de implementare care să cuprindă identificarea și calendarul de implementare a unor acțiuni utile în vederea îmbunătățirii performanțelor transportului feroviar de marfă. În plus, pentru a se asigura că acțiunile prevăzute sau implementate pentru crearea unui coridor de transport de marfă răspund nevoilor sau așteptărilor **pieței, toate întreprinderile feroviare care utilizează coridorul respectiv ar trebui** să fie *consultate* cu regularitate, conform unor proceduri *adecvate*, definite *de organul de guvernare*.
- (14) Pentru a asigura coerența și continuitatea capacităților de infrastructură disponibile de-a lungul coridorului de transport de marfă, se recomandă coordonarea investițiilor pentru coridorul respectiv între statele membre ■ administratorii de infrastructură **și întreprinderile feroviare** în cauză, precum și, *după caz, între statele membre și țările terțe europene, și* planificarea acestora conform unei logici care să răspundă nevoilor aceluși coridor. Programul de realizare a acestor investiții ar trebui publicat, pentru a asigura informarea **întreprinderilor feroviare** care ar putea opera pe coridorul respectiv. Investițiile ar trebui să includă proiecte de intervenție privind dezvoltarea de sisteme interoperabile și creșterea capacității trenurilor.
- (15) Din aceleași motive, lucrările grele de întreținere, care au foarte adesea un impact important asupra capacităților infrastructurii feroviare, *ar trebui* de asemenea să fie coordonate la nivelul coridorului de transport de marfă și să facă obiectul unei publicări actualizate.
- (16) Crearea de infrastructuri și de sisteme destinate dezvoltării serviciilor de transport intermodal de marfă este de asemenea necesară pentru a facilita dezvoltarea transportului feroviar de marfă în Comunitate.

- (17) Statele membre vizate și autoritățile naționale de siguranță competente în ceea ce privește coridorul de transport de marfă pot încheia acorduri pentru recunoașterea reciprocă a vehiculelor, pe de o parte, și a *competențelor* mecanicilor de locomotivă, pe de altă parte. Autoritățile de siguranță ale statelor membre vizate de coridorul de transport de mărfuri ar trebui să coopereze pentru a asigura implementarea acestor acorduri.
- (18) Pentru a facilita cererile de capacități de infrastructură pentru serviciile internaționale feroviare de transport de marfă, este adecvată înființarea unui ghișeu unic pentru fiecare coridor de transport de marfă. În acest scop, este necesară sprijinirea pe inițiativele existente, în special pe cele angajate de RailNetEurope, un organism care constituie un instrument de coordonare a administratorilor de infrastructură și care furnizează anumite servicii operatorilor de transport internațional de marfă.
- (19) Ținând cont de calendarele diferite de programare a graficelor pentru diferitele tipuri de trafic, este de dorit să se asigure că cererile de capacități de infrastructură pentru transportul de marfă sunt *compatibile cu* cererile pentru transportul de călători, avându-se în special în vedere valorile socio-economice ale acestora. Tarifele pentru utilizarea infrastructurii ar trebui să varieze în funcție de calitatea și fiabilitatea trasei alocate.
- (20) Trenurile care asigură un transport de mărfuri foarte sensibile la timpul de transport și la punctualitate, *astfel cum sunt definite acestea de organul de guvernare*, ar trebui să poată beneficia de suficientă prioritate în cazul unei perturbări a traficului.
- (21) Pentru a asigura dezvoltarea concurenței între furnizorii de servicii feroviare de transport de marfă pe coridorul de transport de marfă, *ar trebui să aibă posibilitatea de a cere capacități de infrastructură și alți solicitanți, nu numai întreprinderile feroviare sau grupările* de întreprinderi feroviare.
- (22) În scopul optimizării administrării coridorului de transport de marfă și asigurării unei mai bune fluidități și performanțe a serviciilor feroviare internaționale de transport de marfă, este necesar să asigure o bună coordonare între organismele de control al traficului feroviar *în legătură cu* diferite rețele ale coridorului de transport de marfă. Pentru a asigura o mai bună utilizare a infrastructurilor feroviare, este necesară coordonarea administrării acestor infrastructuri și a terminalelor strategice situate de-a lungul coridorului de transport de marfă.

- (23) Pentru facilitarea accesului la informații privind utilizarea tuturor infrastructurilor principale ale coridorului de transport de marfă și pentru asigurarea unui acces nediscriminatoriu la acestea, este recomandat să se pună la dispoziția tuturor furnizorilor de servicii feroviare internaționale de transport de marfă un document de referință care să reunească toate aceste informații.
- (24) Pentru a putea măsura în mod obiectiv beneficiile acțiunilor care vizează crearea coridorului de transport de marfă și pentru a asigura o monitorizare eficace a acestor acțiuni, este adecvat să se stabilească și să se publice cu regularitate indicatori de performanță ai serviciului de-a lungul coridorului de transport de marfă. ***Definiția indicatorilor de performanță ar trebui formulată după consultarea părților interesate care furnizează sau utilizează servicii de transport feroviar de marfă.***



- (25) *Deoarece* obiectivul prezentului regulament, și anume crearea unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv, compusă din coridoare de transport de marfă, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și *având în vedere amploarea și efectele, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității*, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, *astfel cum este* prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, *astfel cum este enunțat în respectivul articol*, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (26) Ar trebui introduse norme echitabile în ceea ce privește coordonarea investițiilor și gestionarea capacităților și a traficului, fondate pe cooperarea între administratorii de infrastructură care trebuie să furnizeze un serviciu de calitate operatorilor de transport de marfă în cadrul unui coridor feroviar internațional.
- (27) *Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei*<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (28) *Comisia ar trebui, în special, || să fie împuternicită să stabilească condițiile și criteriile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.*
- (29) *Obiectivul prezentului regulament constă în ameliorarea eficienței transportului feroviar de marfă în comparație cu alte moduri de transport, dar acest obiectiv ar trebui să fie urmărit, de asemenea, prin acțiuni politice și implicarea financiară a statelor membre și a Uniunii Europene. Coordonarea ar trebui să fie asigurată la cel mai înalt nivel de statele membre pentru a garanta funcționarea cea mai eficientă a coridoarelor de transport de marfă. În paralel cu obiectivul prezentului regulament, angajamentul financiar privind infrastructura și echipamentele tehnice, cum ar fi ERTMS, ar trebui să vizeze creșterea capacității și eficienței transportului feroviar de marfă,*

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## CAPITOLUL I

### DISPOZIȚII GENERALE

#### Articolul 1

#### *Scop și domeniu de aplicare*

- (1) Prezentul regulament stabilește normele de creare și de organizare a rețelei feroviare europene în coridoare feroviare internaționale pentru un transport de marfă competitiv (|| „coridoare de transport de marfă”). Prezentul regulament stabilește normele de selectare și de organizare a coridoarelor de transport de marfă, precum și principii *de cooperare* privind planificarea investițiilor și gestionarea capacităților și a traficului.



- (2) Prezentul regulament se aplică pentru administrarea și utilizarea infrastructurilor feroviare pentru serviciile feroviare naționale și internaționale, cu excepția următoarelor:
- (a) rețelele locale și regionale autonome destinate serviciilor de transport de călători pe infrastructură feroviară, **cu excepția cazurilor în care astfel de serviciile se desfășoară pe o porțiune a unui coridor de transport de marfă**;
  - (b) rețelele destinate doar pentru prestarea de servicii de transport urban și suburban de călători;
  - (c) rețelele regionale utilizate, pentru transportul regional de marfă, doar de o întreprindere feroviară care nu intră sub incidența Directivei *Consiliului* 91/440/CEE din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare<sup>1</sup> până când un alt solicitant cere utilizarea capacității respectivei rețele;
  - (d) infrastructurile feroviare private care există doar pentru uzul proprietarilor respectivi, pentru propriile operațiuni de transport de marfă ale acestora.

## Articolul 2

### Definiții

- (1) În sensul prezentului regulament se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Directiva 2001/14/CE.
- (2) În afara definițiilor la care se face referire în alineatul (1):
- (a) „coridor de transport de marfă” înseamnă totalitatea liniilor feroviare înființate pe teritoriul statelor membre și, după caz, al unor țări terțe europene care leagă ***două*** sau mai multe terminale strategice ■ , care includ o axă principală, rute alternative și căi de legătură, precum și infrastructura feroviară și echipamentele aferente din terminalele de marfă, din stațiile de triaj și de formare, precum și căile de legătură cu acestea, ***inclusiv toate serviciile feroviare conexe, astfel cum sunt menționate în anexa II din Directiva 2001/14/CE***;

---

<sup>1</sup> JO L 237, 24.8.1991, p. 25.

- (b) „plan de implementare” înseamnă documentul care prezintă strategia || și mijloacele pe care părțile interesate intenționează să le implementeze în scopul realizării, într-o anumită perioadă de timp, a activităților necesare și suficiente pentru crearea coridorului de transport de marfă;
- (c) „lucrări grele de întreținere” înseamnă orice intervenție sau reparație a infrastructurii feroviare și a echipamentelor acesteia, *prevăzute cu cel puțin un an înainte, care sunt* necesare pentru circulația trenurilor de-a lungul coridorului de transport de marfă și care implică *capacitățile* de infrastructură *rezervate* în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2001/14/CE;
- (d) „terminal” înseamnă instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă și special amenajată pentru a permite fie încărcarea și/sau descărcarea mărfurilor din trenurile de marfă și integrarea serviciilor feroviare cu serviciile rutiere, maritime, fluviale și aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă;
- (e) „terminal strategic” înseamnă un terminal al coridorului de transport de marfă deschis tuturor solicitanților și *care are deja sau este prevăzut că va avea* un rol important în transportul feroviar de marfă de-a lungul coridorului de transport de marfă;
- (f) „ghișeu unic” înseamnă organismul comun instituit de *fiecare dintre* administratorii de infrastructură implicați în coridorul de transport de marfă care dă posibilitatea solicitanților să ceară o trasă pentru un parcurs care traversează cel puțin o frontieră.

CAPITOLUL II  
CONCEPȚIA ȘI *GUVERNAREA* REȚELEI FERROVIARE EUROPENE PENTRU UN  
TRANSPORT DE MARFĂ COMPETITIV

Articolul 3

Selectarea coridoarelor de transport de marfă

- (1) Coridorul de transport de marfă *leagă cel puțin două state membre și permite exploatarea* de servicii feroviare internaționale și naționale de transport de marfă **■**. Acest coridor prezintă următoarele caracteristici:
- (a) face parte din TEN-T *sau cel puțin este compatibil cu TEN-T sau, dacă este cazul, cu coridoarele ERTMS. Dacă este necesar, anumite secțiuni neincluse în TEN-T cu un volum mare sau potențial mare de trafic de marfă pot face parte, de asemenea, din coridor;*
  - (b) permite o dezvoltare semnificativă a traficului feroviar de marfă *și ia în considerare principalele fluxuri de schimburi comerciale și de trafic de mărfuri;*
  - (c) este justificat pe baza unei analize socio-economice. Această analiză cuprinde impactul asupra elementelor sistemului de transport în cazul cărora alocarea de capacități de infrastructură pe coridorul de transport de marfă afectează în mod semnificativ traficul de marfă și cel de călători și include, de asemenea, analiza efectelor majore sub aspectul costurilor externe;
  - (d) *permite interconexiuni mai bune între statele membre de graniță și țările terțe europene vecine;*
  - (e) este susținut de un plan de implementare.

(2) Crearea sau modificarea unui coridor de transport de marfă este *decisă* de către statele membre în cauză, *după ce* acestea *au notificat* Comisiei *intențiile lor, atașând* o propunere elaborată împreună cu administratorii de infrastructură în cauză *și ținând seama de inițiativele și opiniile întreprinderilor feroviare care utilizează coridorul sau care sunt interesate de acest lucru, precum și de* criteriile care figurează în anexă. *Întreprinderile feroviare interesate pot lua parte la acest proces în toate cazurile în care investiții substanțiale le privesc.*

(3) Coridoarele de transport de marfă sunt create conform următoarele modalități:

(a) în cel mult ...\*, în legătură cu teritoriul fiecărui stat membru care are cel puțin două *legături feroviare directe* cu alte state membre trebuie să existe cel puțin o propunere de coridor de transport de marfă;

(b) în cel mult ...\*\*, pe teritoriul fiecărui stat membru trebuie să existe cel puțin **■** un coridor de transport de marfă.

**■**

(4) Comisia *ia act de* propunerile de creare a coridoarelor de transport de marfă la care se face referire la alineatul (2) și *examinează coerența acestora cu criteriile de evaluare menționate în anexă. Aceasta își poate exprima obiecțiile sau poate propune modificări pe care le consideră oportune.*

(5) Coridorul de transport de marfă poate include elemente ale rețelelor feroviare din țări terțe europene. Dacă este cazul, aceste elemente trebuie să fie compatibile cu politica TEN-T.

**■**

---

\* JO: un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

\*\* JO: trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

(6) Atunci când apar dificultăți între două sau mai multe state membre în legătură cu crearea sau modificarea unui coridor de transport de marfă și în legătură cu infrastructura feroviară situată pe teritoriul lor, Comisia, la solicitarea unuia din statele membre respective, consultă comitetul prevăzut la articolul 18 cu privire la acest subiect. Avizul comitetului este comunicat statelor membre în cauză. Statele membre în cauză iau în considerare acest aviz în vederea găsirii unei soluții.

(7) Măsurile || destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin adaptarea anexei , se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 18 alineatul (3).

#### Articolul 4

##### *Guvernarea coridoarelor de transport de marfă*

(1) Statele membre vizate de un coridor de transport de marfă cooperează în vederea asigurării dezvoltării coridorului în conformitate cu planul de implementare al acestuia. Ele definesc obiectivele generale ale coridorului de transport de marfă și se asigură că planul de implementare are în vedere aceste obiective.

(2) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, administratorii de infrastructură în cauză, || creează un organ de *guvernare* responsabil cu definirea, coordonarea și actualizarea planului de implementare al coridorului de transport de marfă. ***Întreprinderile feroviare sau grupările de întreprinderi feroviare interesate care utilizează coridorul în mod regulat sunt îndreptățiți să participe în cadrul acestui organ având un rol consultativ.*** Organul de *guvernare* raportează periodic *activitățile sale* statelor membre în cauză și, dacă este cazul, ***Comisiei și*** coordonatorilor europeni ai proiectelor prioritare ale TEN-T *integrate de coridorul de transport de mărfuri*, prevăzute la articolul 17a din Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> JO L 228, 9.9.1996, p. 1

(3) *Statele membre în cauză pot stabili un comitet executiv responsabil de autorizarea planului de implementare a coridorului aprobat de organul de guvernare și de supraveghere a punerii în aplicare a acestuia. În cazul respectiv, membrii individuali ai comitetului executiv sunt mandatați de autoritățile competente ale statelor membre.*

(4) Organul de *guvernare* este o persoană juridică independentă. El poate fi constituit sub forma unui grup european de interes economic în sensul Regulamentului *Consiliului* (CEE) nr. 2137/85<sup>1</sup> și se bucură de statutul unui asemenea grup.

(5) Membrii organului de *guvernare* își desemnează directorul, al cărui mandat are o durată de cel puțin 3 ani.

(6) Se constituie un grup de lucru compus din administratorii și proprietarii terminalelor strategice ale coridorului de transport de marfă, *inclusiv ale porturilor maritime și fluviiale*, prevăzute la articolul 9. Acesta poate să emită un aviz cu privire la orice propunere a organului de *guvernare* care are consecințe directe asupra investițiilor și administrării terminalelor strategice. Organul de *guvernare* nu poate lua hotărâri contrare acestui aviz.

## Articolul 5

### Măsuri de implementare a coridorului de transport de marfă

(1) Planul de implementare, aprobat *și adaptat periodic* de organul de *guvernare*, cuprinde *cel puțin*:

(a) o descriere a caracteristicilor coridorului de transport de marfă, *inclusiv a potențialelor blocaje*, precum și programul de implementare a măsurilor necesare *pentru facilitarea* creării coridorului de transport de marfă;

(b) elementele esențiale ale studiului de piață prevăzut la *alineatul (2)*;

---

<sup>1</sup> JO L 199, 31.7.1985, p. 1.

- (c) obiectivele organului de *guvernare și ale programului său de îmbunătățire a performanțelor* coridorului de transport de marfă, █ în conformitate cu dispozițiile articolului 16.

█

(2) Se realizează *și se actualizează periodic* un studiu de piață referitor la evoluțiile constatate și preconizate privind traficul pe coridorul de transport de marfă și la elementele sistemului de transport conectate la acesta din urmă, ***în vederea elaborării sau adaptării, după caz, a planului de implementare.*** Acest studiu analizează evoluția diferitelor tipuri de trafic și cuprinde elementele principale ale analizei socio-economice menționate la *articolul 3 alineatul (1) litera (c), precum și posibilele scenarii în ceea ce privește costurile și beneficiile și impactul financiar pe termen lung.*

(3) Se stabilește un program de creare și îmbunătățire a performanțelor coridorului de transport de marfă. Acest program conține în special obiectivele comune, opțiunile tehnice și calendarul intervențiilor necesare asupra infrastructurii feroviare și a echipamentelor acesteia pentru implementarea ansamblului de măsuri prevăzute la articolele 7-16. ***Aceste măsuri evită sau minimizează restricțiile care ar putea afecta capacitatea feroviară.***

## Articolul 6

### Consultarea solicitanților

(1) Pentru o participare corespunzătoare a solicitanților, █ care ar putea utiliza coridorul de transport de marfă, organul de *guvernare* instituie mecanisme de consultare.

(2) Solicitanții, ***inclusiv operatorii de transport feroviar de marfă, operatorii de transport de călători, încărcătorii, expeditorii și organele reprezentative ale acestora,*** care doresc să utilizeze coridorul de transport de marfă sunt consultați de către organul de *guvernare* înainte de aprobarea planului de implementare și în momentul actualizării acestuia. În cazul unui dezacord între organul de *guvernare* și solicitanți, aceștia din urmă ***pot sesiza organismele de control competente menționate la articolul 17.***

CAPITOLUL III  
INVESTIȚII PENTRU CORIDORUL DE TRANSPORT DE MARFĂ

Articolul 7

Planificarea investițiilor

- (1) Organul de *guvernare* elaborează și aprobă:
- (a) un plan comun de investiții în infrastructură pentru coridorul de transport de marfă, pe termen lung, respectiv cel puțin 10 ani;
  - (b) dacă este cazul, un plan comun de investiții pe termen mediu (cel puțin 2 ani) pentru coridorul de transport de marfă.

Planurile de investiții stabilesc lista proiectelor avute în vedere pentru extinderea, reînnoirea sau reamenajarea infrastructurilor feroviare și a echipamentelor acestora existente în cadrul coridorului, **||** necesitățile financiare aferente, ***precum și sursele de finanțare.***

(2) Planurile de investiții menționate la alineatul (1) conțin o strategie legată de introducerea de sisteme interoperabile de-a lungul coridorului de transport de marfă care satisface cerințele esențiale și specificațiile tehnice de interoperabilitate aplicabile rețelelor feroviare definite în conformitate cu Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (*reformare*)<sup>1</sup>. Această strategie se sprijină pe o analiză cost-beneficiu a introducerii acestor sisteme. Ea trebuie să fie coerentă cu planurile naționale și europene de introducere a sistemelor interoperabile, în special cu planul de introducere a **|| ERTMS ||**, ***precum și cu interconexiunile transfrontaliere și cu sistemele interoperabile cu țările terțe europene, dacă este cazul.***

---

<sup>1</sup> JO L 191, 18.7.2008, p. 1.



(3) Dacă este cazul, planurile de investiții menționează contribuția comunitară avută în vedere în temeiul programului TEN-T *sau al oricărui alte politici, fonduri sau programe* și motivează coerența strategiei cu *acestea*.

(4) Planurile de investiții prevăzute la alineatul (1) conțin o strategie privind creșterea capacității trenurilor de marfă care pot circula pe coridorul de transport de marfă, *în special, o strategie pentru înlăturarea blocajelor identificate, îmbunătățirea infrastructurii existente și construirea unor infrastructuri noi*. Aceasta *poate include măsuri de creștere a lungimii, a ecartamentului de cale ferată, a gabaritului de încărcare, a gestionării vitezei, a încărcăturii* sau a sarcinii pe osie autorizate pentru trenurile care circulă pe coridorul de transport de marfă.

(5) Planurile de investiții menționate la alineatul (1) se publică în *raportul* prevăzut la articolul 15 și se actualizează periodic. Aceste planuri fac parte din planul de implementare a coridorului de transport de marfă.

## Articolul 8

### *Coordonarea lucrărilor*

Administratorii infrastructurii coridorului de transport de marfă coordonează, *în conformitate cu o manieră și un calendar adecvate și cu acordurile contractuale respective, astfel cum sunt menționate la articolul 6 din Directiva 2001/14/CE*, programarea *tuturor* lucrărilor *privind infrastructura și echipamentele* acesteia care ar limita capacitatea disponibilă a rețelei.

## Articolul 9

### Terminale strategice

(1) În consens cu grupul de lucru menționat la articolul 4 *alineatul (6)*, organul de *guvernare* stabilește o strategie *integrată* privind dezvoltarea de terminale strategice pentru ca acestea să fie în măsură să răspundă nevoilor transporturilor feroviare de marfă care circulă pe coridorul de transport de marfă, *în special în calitate de noduri intermodale de-a lungul coridoarelor de transport de marfă*. Aceasta *include cooperarea cu administrațiile regionale, locale și naționale, precum și alocarea terenurilor pentru dezvoltarea de terminale pentru transportul feroviar de marfă și facilitarea accesului la fonduri pentru încurajarea acestor proiecte*. Organul de *guvernare* se asigură că sunt create suficiente terminale în poziții strategice, în funcție de volumul de trafic așteptat.

(2) Organul de *guvernare* ia măsurile adecvate pentru realizarea acestei strategii, pe care o revizuieste periodic.

CAPITOLUL IV  
ADMINISTRAREA CORIDORULUI DE TRANSPORT DE MARFĂ

Articolul 10

Ghișeu unic pentru solicitările de trase internaționale

- (1) Organul de *guvernare* înființează un ghișeu unic ***care răspunde solicitărilor*** de trase pentru trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul coridorului de transport de marfă ***sau folosesc mai multe rețele***.
- (2) ***Administratorii individuali de infrastructură dintr-un coridor de marfă pot fi desemnați să funcționeze ca interfață cu ghișeul unic pentru solicitanții de trase.***
- (3) Organismele de control în cauză, menționate la articolul 17 ||, asigură desfășurarea activităților ghișeului unic în condiții transparente și nediscriminatorii.

Articolul 11

***Categorii-tip de trase din cadrul coridoarelor de mărfuri***

- (1) Organul de *guvernare* definește ***și actualizează periodic categoriile-tip de trase pentru trenurile de marfă***, valabile în cadrul întregului coridor de transport de marfă. Cel puțin una dintre aceste categorii || include, ***printre categoriile respective de trase, o trasă cu un timp de transport performant și punctualitate garantată („transport de marfă facilitat”)***.
- (2) Criteriile de definire a categoriilor-tip de trafic de mărfuri sunt adoptate ***de organul de guvernare după consultarea solicitanților care ar putea utiliza coridorul de transport de marfă***.

## Articolul 12

### Trase alocate trenurilor de marfă

(1) ***În plus față de cazurile menționate*** la articolul 20 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE, administratorii de ***infrastructură în cauză rezervă capacitatea, pe baza evaluării nevoilor pieței de rezervă de capacitate. Administratorii de infrastructură publică graficul de circulație al trasei trenurilor necesare pentru respectarea cerințelor impuse de traficul internațional de marfă facilitat*** pentru exercițiul următor, înaintea exercițiului anual de definire a graficului de circulație menționat la articolul 18 din Directiva 2001/14/CE, pe baza traficului de marfă constat și a studiului de piață ***menționat la articolul 5 alineatul (2) din prezentul regulament.***

(2) Administratorii infrastructurii mențin o ***asemenea rezervă, în urma evaluării preliminare a necesității de constituire a unei rezerve de capacitate pentru solicitările ad hoc, garantându-se un nivel adecvat al calității trasei alocate, sub aspectul timpilor de parcurs pe trasă și al graficului adaptat la traficul internațional de marfă facilitat,*** în cadrul graficului fix de circulație, pentru a putea răspunde rapid și în mod corespunzător solicitărilor ad hoc de capacitate prevăzute la articolul 23 din Directiva 2001/14/CE. ■

■

(3) Cu excepția situațiilor de forță majoră, o trasă alocată unei operațiuni de transport de marfă ***facilitat în temeiul prezentului articol*** nu poate fi anulată cu mai puțin de ***o lună*** înaintea graficului său de circulație în cazul în care solicitantul respectiv nu își dă acordul în acest sens. ***Solicitantul poate să sesizeze organismul de control. Astfel cum este prevăzut la articolul 27 din Directiva 2001/14/CE, administratorul infrastructurii poate stabili în documentul de referință al rețelei condițiile conform cărora ține cont de nivelurile anterioare de utilizare a traselor în determinarea priorităților pentru procesul de alocare a capacităților.***

(4) Administratorii infrastructurii coridorului de transport de marfă și grupul de lucru menționat la articolul 4 *alineatul (6)* stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime a alocării capacităților, **în conformitate cu prezentul articol, luând în considerare accesul la terminalele** strategice prevăzute la articolul 9.

(5) **Administratorii de infrastructură includ în condițiile de utilizare o taxă pentru trasele alocate, dar neutilizate în final. Cuantumul acestei taxe este adecvat, cu efect de descurajare și eficient.**

### Articolul 13

#### Solicitanți autorizați

*Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE, alți solicitanți decât întreprinderile feroviare și grupările internaționale pe care acestea le constituie pot cere trase pentru transporturi de marfă dacă acestea privesc* ■ *mai multe sectoare ale coridorului de transport de marfă.*

### Articolul 14

#### Gestionarea traficului

(1) **În urma unei propuneri din partea organului de guvernare a coridorului de transport de marfă și în conformitate cu principiile și planurile menționate la alineatul (2),** administratorii infrastructurii coridorului de transport de marfă stabilesc și publică, în documentul de referință al rețelei prevăzut la articolul 3 și în anexa I la Directiva 2001/14/CE, regulile de prioritate între diferitele tipuri de *trase, în special pentru cele privind trasele alocate trenurilor întârziate*, în cazul unei perturbări a circulației, **pentru fiecare parte a coridorului** de transport de marfă.

(2) Regulile de prioritate la care se face referire în alineatul (1) || trebuie *cel puțin* să prevadă ||, **cu excepția orelor de vârf, când prezentul alineat nu se aplică**, că trasa alocată unui tren care realizează un transport de marfă *facilitat* și care se conformează dispozițiilor inițiale ale trasei sale *este respectată în măsura posibilului sau trebuie cel puțin să reducă la minimum întârzierile globale, punând accentul, în același timp, pe întârzierile trenurilor care realizează un transport de marfă facilitat. Organul de guvernare, în colaborare cu solicitanții, elaborează și publică:*

- (a) *principii de reglementare feroviară care garantează că trenurile care realizează un transport de marfă facilitat sunt tratate în mod optim în ceea ce privește alocarea capacităților reduse;*
- (b) *planuri de urgență în cazul unei perturbări pe coridor, bazate pe aceste principii.*

*Fiecare stat membru definește orele de vârf în documentul de referință al rețelei prin intermediul gestionarului de infrastructură. Orele de vârf se aplică doar zilelor lucrătoare și sunt limitate la o durată maximă de 3 ore dimineața și la o durată maximă de 3 ore după-amiaza. Atunci când se stabilesc orele de vârf, se ia în considerare transportul regional de călători și transportul pe distanțe lungi.*

(3) Administratorii infrastructurii coridorului de transport de marfă stabilesc proceduri de coordonare a gestionării traficului de-a lungul coridorului de transport de marfă.

(4) Administratorii infrastructurii coridorului de transport de marfă și grupul de lucru menționat la *articolul 4 alineatul (6)* stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime între exploatarea infrastructurii feroviare și exploatarea terminalelor strategice prevăzute la *articolul 9*.

## Articolul 15

### Informații cu privire la utilizarea coridorului de transport de marfă

Organul de *guvernare* stabilește și publică un *raport* care conține:

- (a) toate informațiile conținute în documentele de referință ale rețelelor naționale care privesc coridorul de transport de marfă, stabilite conform procedurii de la *articolul 3* din *Directiva 2001/14/CE*;
- (b) lista și caracteristicile terminalelor strategice, precum și toate informațiile referitoare la condițiile și modalitățile de acces la terminalele strategice.

## Articolul 16

### Calitatea serviciului pe coridorul de transport de marfă

(1) Administratorii infrastructurii coridorului de transport de marfă asigură coerența între sistemele de îmbunătățire a performanțelor aflate în vigoare în cadrul coridorului de transport de marfă, astfel cum sunt *menționate* la articolul 11 din Directiva 2001/14/CE. ***Coerența este verificată de organismele de control, care cooperează în acest domeniu, în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) din prezentul regulament.***

(2) Pentru a măsura calitatea serviciului și capacitatea serviciilor internaționale și naționale de transport feroviar pe coridorul de transport de marfă, organul de *guvernare consultă solicitanții care ar putea utiliza coridoarele și utilizatorii serviciilor feroviare de transport de marfă în legătură cu indicatorii de performanță ai coridorului* ■ . ***În urma acestei consultări, organul de guvernare definește și publică indicatorii respectivi*** cel puțin o dată pe an.

■

## Articolul 17

### Organisme de control

(1) Organismele de control prevăzute la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE și responsabile pentru coridorul de transport de marfă cooperează în vederea supravegherii activităților internaționale ale administratorilor infrastructurii și ale solicitanților pe coridorul de transport de marfă. Aceste organisme se consultă *reciproc* și fac schimb de informații. Ele solicită, dacă este cazul, informațiile necesare de la administratorii de infrastructură din statul membre pentru care sunt responsabile. ***Administratorii de infrastructură și alte părți terțe implicate în alocarea capacităților internaționale sunt obligați să ofere organismelor de control în cauză, fără întârziere, toate informațiile necesare privind trasele internaționale și capacitățile de care sunt responsabili.***

(2) În cazul unei reclamații a unui solicitant în privința serviciilor internaționale de transport feroviar de marfă sau în cadrul unei investigații, organismul respectiv de control consultă organismul de control din orice alt stat membru pe teritoriul căruia trece coridorul respectiv și îi solicită informațiile necesare, înainte de a lua o hotărâre. Celelalte organisme de control furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale. Dacă este cazul, organismul de control care primește reclamația sau care a inițiat investigația transferă dosarul la organismul de control competent, *pentru a permite luarea de măsuri față de părțile implicate, în conformitate cu procedura stabilită prin articolul 30 alineatele (5) și (6) din Directiva 2001/14/CE.*

## CAPITOLUL V DISPOZIȚII FINALE

### Articolul 18 Comitetul

(1) Comisia este asistată de un comitet.

(2) *Atunci când se face referire la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.*

█

(3) *Atunci când se face referire la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.*

## *Articolul 19*

### Derogare

Dacă este cazul, un stat membru poate beneficia de o derogare de la dispozițiile prezentului regulament. În acest sens, el transmite Comisiei o cerere motivată de derogare. Comisia adoptă o decizie *privind această cerere*, în conformitate cu procedura de consultare *menționată* la articolul 18 alineatul (2), ținând cont de situația geografică, precum și de dezvoltarea serviciilor feroviare de transport de marfă în statul membru care a înaintat cererea de derogare.

## *Articolul 20*

### Monitorizarea implementării

Statele membre în cauză înaintează Comisiei, la fiecare 2 ani după crearea coridorului de transport de marfă, un *raport* care prezintă rezultatele cooperării lor prevăzute la articolul 4 alineatul (1). Comisia analizează acest *raport* și informează comitetul prevăzut la articolul 18.

## *Articolul 21*

### Raport

Comisia examinează periodic aplicarea prezentului regulament. Ea înaintează un raport Parlamentului European și Consiliului, prima dată în termen ... \* și ulterior o dată la trei ani.

---

\*

*JO: cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.*



## Articolul 22

### Revizuire

Dacă, în cazul unei revizuirii a orientărilor pentru TEN-T, în conformitate cu modalitățile prevăzute la articolul 18 alineatul (3) din Decizia nr. 1692/96/CE, Comisia consideră că este adecvat să adapteze prezentul regulament la aceste orientări, ea prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a prezentului regulament în *mod corespunzător*. **În mod similar, anumite decizii luate în conformitate cu prezentul regulament pot presupune necesitatea unei revizuirii a orientărilor pentru TEN-T.**

## Articolul 23

### Intrare în vigoare

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

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

Adoptat la ||,

Pentru Parlamentul European  
Președinte

Pentru Consiliu  
Președinte

## ANEXĂ

### Criterii de evaluare a propunerilor de creare a unui coridor de transport de marfă

Selectarea coridoarelor de transport de marfă prevăzută la articolul 3, precum și actualizarea rețelei feroviare pentru un transport de marfă competitiv se realizează conform următoarelor criterii:

- (a) existența unei scrisori de intenție a statelor membre în cauză care confirmă voința acestora de a crea coridorul de transport de marfă;
- 
- (b) în cazul în care itinerariul coridorului de transport de marfă coincide cu un segment (sau o parte dintr-un segment) al unuia sau mai multor proiecte prioritare ale TEN-T<sup>1</sup>, acest segment este integrat în coridorul de transport de marfă, exceptând cazul în care este dedicat serviciilor de transport de călători;
- (c) coridorul de transport de marfă a cărui creare este propusă traversează teritoriul a cel puțin trei state membre sau a cel puțin două state membre dacă distanța între nodurile feroviare deservite de coridorul propus depășește 500 de kilometri;
- (d) fezabilitatea economică și beneficiile socio-economice ale coridorului de transport de marfă;
- (e) coerența ansamblului de coridoare de transport de marfă propuse de statele membre pentru a ajunge la crearea unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv;
- (f) coerența cu rețelele feroviare europene existente, precum coridoarele ERTMS și coridoarele definite de RailNetEurope;
- (g) prezența unei bune interconexiuni cu celelalte moduri de transport, în special datorită unei rețele adecvate de terminale strategice, inclusiv în *legătură cu* porturile maritime și în interiorul continentului;
- (h) abordarea propusă pentru punerea în aplicare a dispozițiilor articolelor 4-16.

---

<sup>1</sup> A se vedea anexa III la Decizia nr. 1692/96/CE.