

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 11.12.2008
COM(2008) 852 final

2008/0247 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv

{SEC(2008) 3028}
{SEC(2008) 3029}

(prezentată de Comisie)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. MIZELE DEZVOLTĂRII TRANSPORTULUI FEROVIAI DE MĂRFĂ.

1.1. Construirea unui sistem durabil de transport: un obiectiv major pentru Comunitate.

Nevoia Comunității de a-și respecta angajamentele în privința diminuării gazelor cu efect de seră și a îmbunătățirii performanțelor de mediu ale economiei, precum și constrângerile care apasă din ce în ce mai mult asupra resurselor energetice reprezintă elemente foarte importante ale politicii comunitare în domeniul transporturilor.

Comunitatea dorește astfel să construiască un sistem de transport în serviciul cetățenilor săi și al întreprinderilor sale, care să fie cât se poate de ecologic și eficient. În acest scop, Comisia și-a propus în analiza intermediară a Cărții albe privind transporturile¹, să se concentreze pe dezvoltarea „comodalității”, respectiv utilizarea optimă a tuturor mijloacelor de transport, combinate sau nu.

Această dezvoltare se sprijină îndeosebi pe realizarea unei veritabile piețe interne europene a transporturilor. Transporturile aeriene și rutiere au făcut deja numeroase progrese în această privință. Transportul feroviar, în schimb, mai are încă un drum lung de parcurs în acest sens.

1.2. Mizele la nivelul transportului feroviar.

De la 1 ianuarie 2007, serviciile de transport feroviar de mărfuri sunt deschise concurenței. Operatorii tradiționali se restructurează sau sunt în curs de restructurare. De asemenea, apar noi actori. Calitatea serviciilor pe care administratorii de infrastructură le furnizează operatorilor rămâne deficitară în numeroase state membre și trebuie îmbunătățită. Or, cererea în domeniul transportului feroviar ar putea crește sensibil în anii următori în numeroase regiuni ale Uniunii.

În realitate, piața transportului feroviar de mărfuri, din care aproximativ jumătate este constituită din servicii internaționale, nu se va putea dezvolta corect dacă infrastructura feroviară nu asigură un serviciu mai bun operatorilor din domeniul transportului de mărfuri. Pentru aceasta trebuie depășite mai multe dificultăți: acordarea unei atenții mult mai mari trenurilor de călători față de transportul de marfă, atât în ceea ce privește alegerea investițiilor, cât și gestionarea capacităților și a traficului, ceea ce aduce un mare deserviciu mărfurilor transportate pe calea ferată în majoritatea statelor membre; administratorii naționali de infrastructură care acționează încă în mod prea dispersat; legăturile dintre infrastructura feroviară și celelalte mijloace de transport, care nu sunt destul de eficiente sau sunt prea limitate.

Administratorii de infrastructură trebuie așadar să colaboreze mai mult. Echilibrul între trenurile de călători și trenurile de marfă în cadrul caracterului mixt al traficului trebuie gestionat în mod diferit, cel puțin pe axele importante pentru transportul de marfă. În cele din urmă, punerea la dispoziția operatorilor din domeniul transportului de marfă a unor instalații intermodale în număr suficient și având capacitatea de a furniza servicii de calitate reprezintă

¹ COM(2006) 314 final din 22.06.2006.

un factor foarte important pentru dezvoltarea traficului combinat, segment strategic al pieței transportului feroviar de marfă modern.

Fără acest lucru, transportul feroviar de marfă nu se va putea dezvolta corect și nu-și va putea juca pe deplin rolul în construirea comodalității în Europa.

2. ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITĂȚII SERVICIULUI FURNIZAT DE INFRASTRUCTURĂ OPERATORILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI DE MARFĂ PE O REȚEA SPECIFICĂ

2.1. Măsurile puse deja în aplicare

În ultimii ani au fost demarate numeroase inițiative, atât la nivel național, cât și la nivel comunitar, pentru ca serviciul furnizat de administratorii de infrastructură să devină mai performant. Se înregistrează progrese în ceea ce privește raționalizarea investițiilor, utilizarea de noi tehnologii și adoptarea de norme de administrare a infrastructurii din ce în ce mai sofisticate.

Pe plan european mai ales, pachetele feroviare succesive au așezat statele membre pe calea modernizării căilor ferate proprii și a integrării sistemelor naționale. Cuprinzând dispoziții referitoare la accesul la infrastructură și la tarifarea acestuia, la gestionarea capacităților de infrastructură și a traficului, la siguranța feroviară și dezvoltarea interoperabilității, directivele care compun primul, al doilea și al treilea pachet feroviar reprezintă un cadru legislativ și de politică la nivel european care stimulează modernizarea căii ferate.

De altfel, programul Rețelei Transeuropene de Transport (TEN-T), dezvoltarea și implementarea sistemului de gestionare a traficului feroviar european (ERTMS) și specificația tehnică referitoare la aplicațiile telematice pentru transportul de marfă (STI TAF) contribuie la dezvoltarea interoperabilității și la o mai bună administrare integrată a infrastructurii feroviare în Europa. În cadrul implementării ERTMS, de exemplu, au fost definite coridoare internaționale orientate către transportul de marfă. Crearea acestor coridoare dă naștere colaborărilor active între administratorii de infrastructură. Aceștia au luat, de asemenea, inițiativa de a se grupa în cadrul unui organism numit RailNetEurope, care furnizează un anumit număr de servicii operatorilor din domeniul transportului internațional de marfă și stimulează colaborarea între administratorii de infrastructură sub aspectul gestionării capacităților.

2.2. Se mențin unele probleme

Toate aceste inițiative contribuie la îmbunătățirea administrării infrastructurii. Ele trebuie consolidate iar ritmul lor trebuie accelerat pentru ca progresele necesare integrării căii ferate și dezvoltării transportului de marfă să devină o realitate. Acest lucru înseamnă în primul rând îmbunătățirea sau consolidarea:

- cooperării între administratorii de infrastructură în scopul eliminării efectelor de frontieră pentru traficul de marfă și al optimizării la nivel internațional a investițiilor și exploatării capacităților, în primă etapă pe axele cele mai oportune;
- dezvoltării și administrării terminalelor intermodale care deservește rețeaua feroviară;
- calității și fiabilității capacităților de infrastructură alocate transportului de marfă.

În cadrul coridoarelor ERTMS deja create, cooperarea între statele membre și administratorii de infrastructură se referă în mod esențial la investiții și diferă sensibil sub aspectul intensității, în funcție de coridoare. De altfel, realizarea unui echilibru mai bun, în privința exploatarea rețelei feroviare, între diferitele tipuri de trafic nu a făcut obiectul unei acțiuni semnificative în această etapă, deși aceasta reprezintă un factor primordial pentru îmbunătățirea calității serviciilor de transport feroviar de marfă în Europa [a se vedea Comunicarea COM(2008) 536 privind calitatea serviciilor de transport feroviar de marfă].

3. PAR A FI NECESARE NOI INIȚIATIVE

3.1. Toate părțile interesate doresc o acțiune la nivel comunitar în acest domeniu

În Comunicarea sa din 18 octombrie 2007 intitulată „Către o rețea feroviară europeană cu prioritate pentru transportul de marfă”, Comisia s-a angajat să prezinte în 2008 propuneri vizând crearea, în mod coordonat, a unor coridoare feroviare internaționale cu prioritate pentru transportul de marfă. Această opțiune a fost favorizată în comparație cu crearea de coridoare feroviare dedicate transportului de marfă, care a fost considerată supradimensionată, prea costisitoare și necesitând mult timp pentru punerea în aplicare. Ca urmare a acestui angajament, Comisia a realizat o vastă consultare a tuturor părților implicate.

În primă fază, aproximativ cincisprezece experți în domeniu, împreună cu serviciile Comisiei, au identificat cu precizie problemele transportului feroviar de marfă legate de infrastructură, precum și căile de progres. Concluziile acestui grup, reluate într-un raport în care sunt enumerate recomandări pe domenii de intervenție, au constituit principala bază de lucru a prezentei propuneri.

Într-o a doua fază a fost lansată o consultare publică. Aceasta a oferit unui număr mare de părți interesate, state membre, operatori feroviari, administratori de infrastructură, industriași, asociații și expeditori de mărfuri posibilitatea de a face observații cu privire la aceste probleme și de a-și exprima opinia asupra propunerilor Comisiei.

Concluzia principală a acestor două acțiuni este următoarea: crearea în scurt timp a unor coridoare feroviare internaționale pentru un transport de marfă competitiv va contribui substanțial la îmbunătățirea competitivității căii ferate.

De altfel, Consiliul de Miniștri din 7 și 8 aprilie 2008 a invitat Comisia să elaboreze măsuri care să permită exploatarea cu eficacitate a serviciilor internaționale de transport feroviar de marfă, consolidând cooperarea între administratorii de infrastructură în domeniul exploatarea și al investițiilor și inventariind coridoarele transnaționale, respectiv tronsoanele comode, de-a lungul cărora ar trebui asigurată o circulație eficientă a transportului feroviar internațional de marfă, sub aspectul capacităților și al planificării investițiilor, precum și la nivel de disponibilitate a rutelor fiabile și în număr suficient. Parlamentul European, care a adoptat un raport privind acest subiect, Comitetul Economic și Social European, precum și Comitetul Regiunilor și-au exprimat, de asemenea, dorința ca acest dosar să înainteze cât mai rapid.

3.2. Un regulament privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv și inițiativele însoțitoare

Ținând cont de toate aceste elemente, Comisia a analizat trei opțiuni (nicio acțiune nouă; consolidarea acțiunilor deja inițiate și, după caz, luarea unor noi inițiative de politică; propunerea de noi măsuri legislative) care ar putea conduce la crearea unei rețele feroviare

europene pentru un transport de marfă competitiv, compusă din coridoare internaționale. Comisia a realizat o analiză a impactului calitativ și cantitativ al acestor opțiuni².

Conform acestei analize, a treia opțiune ar avea efectele cele mai pozitive și ar oferi o serie de garanții atât pentru Comunitate, cât și pentru statele membre în legătură cu implicarea colectivă în obiectivul urmărit. Principala incertitudine pe care o prezintă această opțiune o constituie timpul necesar adoptării și intrării în vigoare a noilor măsuri legislative.

Aceste concluzii, necesitatea realizării unor progrese rapide în privința integrării rețelelor naționale de infrastructură feroviară pentru ca integrarea căii ferate să se apropie de cea a celorlalte moduri de transport, necesitatea, în acest scop, a armonizării cu precizie a normelor de administrare a infrastructurii de-a lungul unui coridor de transport de marfă, determină Comisia să propună Parlamentului și Consiliului adoptarea unui regulament privind crearea unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv.

Propunerea de regulament a Comisiei se referă în special la procedurile privind alegerea coridoarelor și guvernanta ansamblului pe care îl compun, precum și caracteristicile pe care aceste coridoare trebuie să le aibă. Propunerea se înscrie în continuitatea inițiativelor și dispozițiilor menționate anterior, precum programul TEN-T, coridoarele ERTMS și legislația comunitară în vigoare privind transportul feroviar.

Pentru a răspunde necesității de a acționa rapid și pentru a încuraja și orienta acțiunile în curs care vizează aceleași obiective ca prezenta inițiativă, Comisia propune, de asemenea, să își însoțească propunerea de regulament cu alte inițiative. Comisia va stimula constituirea de asociații între statele membre pentru crearea de coridoare și planificarea comună a investițiilor. Comisia va convoca periodic toți administratorii de infrastructură feroviară din Uniune pentru a facilita schimbul de bune practici și pentru a discuta subiectele de interes comun.

În plus, revizuirea în curs a politicii TEN-T oferă posibilitatea de coordonare a prezentei inițiative cu politica TEN-T, permițând estimarea unor efecte de sinergie importante, atât în planul măsurilor care urmează a fi aplicate pentru orientarea către o mai mare eficacitate în construirea și exploatarea infrastructurilor de interes european, cât și în planul investițiilor.

4. PRINCIPIILE GENERALE ALE PROPUNERII DE REGULAMENT

Prezenta propunere respectă principiul subsidiarității. Ea conține dispoziții privind administrarea transnațională de infrastructuri feroviare care nu ar putea fi puse în aplicare individual de către fiecare stat membru. Propunerea respectă, de asemenea, principiul proporționalității. Ea stabilește, în fapt, obiective și proceduri comune pentru statele membre și administratorii de infrastructură feroviară. În cele din urmă, prezenta propunere completează legislația feroviară existentă și se bazează pe aceasta. Propunerea face ca interpretarea acesteia să fie mai ușoară și contribuie astfel la simplificarea legislativă decisă la nivel comunitar.

Prezenta propunere este împărțită în cinci capitole, dintre care trei se referă la: proiectarea și guvernanta rețelei feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv; investițiile în infrastructură, în terminale și în echipamentele acestora; și, în cele din urmă, exploatarea

² Document de lucru al serviciilor Comisiei COM

coridoarelor de transport de marfă. Capitolul 1 conține dispozițiile generale, iar capitolul 5 dispozițiile finale.

Pentru fiecare coridor de transport de marfă, demersul propus se bazează pe o analiză regulată a pieței și pe o consultare regulată a clienților, pe definirea unui plan de punere în aplicare conținând măsurile destinate să răspundă nevoilor acestora și pe asigurarea respectării dispozițiilor propunerii de regulament. Administratorii de infrastructură și de terminale au sarcina de a pune în practică acest demers, cu susținerea și sub impulsul statelor membre angajate în crearea coridorului respectiv de transport de marfă.

4.1. Referitor la definirea și administrarea centrală a rețelei feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv

Capitolul 2 stipulează în primul rând obligațiile statelor membre în ceea ce privește crearea de coridoare feroviare internaționale pentru un transport de marfă competitiv și procedura de selecție a acestor coridoare. Aceste dispoziții trebuie să permită, pe de o parte, garantarea calității coridoarelor propuse și, pe de altă parte, coerența între diferitele coridoare propuse. De asemenea, dispozițiile prevăd ca toate statele membre care nu prezintă particularități geografice incompatibile cu acest obiectiv să participe la crearea rețelei feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv.

Metoda propusă are următoarea structură: legislația stabilește o obligație generală pentru statele membre de a crea coridoare de transport de marfă în interiorul TEN-T; statele membre definesc împreună coridoarele pe care doresc să le creeze; această opțiune este validată la nivel comunitar, în comitologie, după analizarea pertinentei coridorului propus și a coerenței între toate coridoarele de transport de marfă propuse.

În acest capitol figurează, de asemenea, caracteristicile esențiale ale organului central de guvernare al fiecărui coridor de transport de marfă. În vederea definirii acestor caracteristici esențiale, Comisia s-a bazat pe experiența acumulată, în special în cadrul coridoarelor ERTMS și al coridoarelor înființate de RailNetEurope, pe elementele evocate de grupul de experți, precum și pe rezultatele consultării publice. În general, s-a observat că instituirea unei structuri internaționale capabile să stimuleze coordonarea între statele membre și administratorii de infrastructură de-a lungul unui coridor reprezintă un element indispensabil pentru reușita acestui exercițiu.

4.2. Referitor la investiții

Capitolul 3 precizează obligațiile care trebuie respectate la nivelul unui coridor de transport de marfă în ceea ce privește coordonarea și programarea investițiilor, precum și dezvoltarea interoperabilității diverselor rețele vizate și creșterea capacității trenurilor. Dezvoltarea interoperabilității va permite obținerea de câștiguri importante în privința timpului de parcurs și în privința capacității și productivității transportului feroviar de marfă. Creșterea capacității trenurilor, prin mărirea, de exemplu, a lungimii maxime a trenurilor care pot circula pe întregul coridor, va permite, de asemenea, să se îmbunătățească în mod eficient productivitatea transportului feroviar de marfă.

În acest capitol, Comisia propune și definirea unei rețele de terminale strategice la nivelul fiecărui coridor. Buna conexiune a fiecărui coridor de transport de marfă cu restul rețelei și cu celelalte moduri de transport, în porturile maritime sau în interiorul continentului, constituie în fapt un element fundamental pentru reușita acestei inițiative. Fiecare coridor trebuie,

așadar, să dispună de o strategie eficientă în privința dezvoltării terminalelor, în special a celor intermodale, precum și în privința adaptării capacității acestora la nevoile transportului de marfă care circulă pe coridor.

4.3. Referitor la exploatarea unui coridor de transport de marfă

Capitolul 4 conține șapte puncte esențiale: dezvoltarea unor proceduri interoperabile; îmbunătățirea coordonării, în privința exploatării traficului, între administratorii de infrastructură, pe de o parte, și între administratorii de infrastructură și de terminal, pe de altă parte; îmbunătățirea accesului la infrastructură și la terminale; un tratament favorabil al trenurilor de marfă în privința alocării traselor și gestionării traficului; monitorizarea calității serviciului pe un coridor de transport de marfă; colaborarea între organismele de control.

Îmbunătățirea coordonării în privința exploatării coridorului de transport de marfă trebuie să permită creșterea performanțelor transportului internațional de marfă pe coridorul respectiv, cu costuri limitate. Aceasta presupune, de exemplu, punerea la dispoziția solicitanților de trase a unui serviciu de ghișeu unic pentru orice solicitare de trasă pe mai multe rețele. Mai mult, analiza impactului a arătat că o bună coordonare a exploatării terminalelor și a infrastructurii principale ar permite îmbunătățirea foarte sensibilă a performanțelor transportului feroviar de marfă. Acest lucru va favoriza în special reducerea timpilor de așteptare ai trenurilor pentru accesul la terminale sau de la terminale la infrastructura principală.

Calitatea informațiilor privitoare la condițiile și modalitățile de acces la toate serviciile necesare pentru buna circulație a unui tren de marfă va permite, de altfel, un acces nediscriminatoriu la ansamblul serviciilor furnizate de infrastructurile coridorului de transport de marfă.

În ceea ce privește echilibrul între trenurile de marfă și cele de călători, obiectivul este garantarea pentru trenurile de marfă a unor trase de bună calitate, fiabile și, pentru trasele internaționale, compuse din trase naționale coerente între ele. De asemenea, acest capitol vizează un tratament mai bun pentru trenurile de marfă la nivelul exploatării traficului. Aici, miza este acordarea de garanții transportului feroviar de marfă în ceea ce privește fiabilitatea și calitatea serviciului oferit de administratorii de infrastructură. Aceste garanții, de care transportul feroviar de marfă, în general, nu dispune, ar trebui să aibă un impact măsurat asupra performanțelor traficului de călători. În plus, ele nu trebuie să constituie o constrângere prea mare, care ar putea afecta o administrare optimizată a infrastructurii.

Ansamblul măsurilor descrise mai sus trebuie să producă efecte pozitive asupra performanței transportului feroviar de marfă, care trebuie să fie măsurate și analizate în mod regulat. Din acest motiv, capitolul 4 stipulează obligația, pentru fiecare coridor, de a defini indicatori de performanță actualizați periodic.

Propunere de

REGULAMENT 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 Comisiei³,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁴,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁵,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat⁶,

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.
- (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 și certificarea în materie de siguranță⁷ 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, trebuie 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 aceasta îl oferă efectiv trebuie să corespundă angajamentelor contractuale încheiate cu operatorii feroviari.

³ JO C [...], [...], p. [...].

⁴ JO C [...], [...], p. [...].

⁵ JO C [...], [...], p. [...].

⁶ Avizul Parlamentului european din ... și poziția comună a Consiliului din ...

⁷ JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

- (4) Consiliul de Miniștri reunit la 7 și 8 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.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) Punerea în practică a rețelei feroviare pentru un transport de marfă competitiv trebuie să se facă în concordanță cu Rețeaua Transeuropeană de Transport („TEN-T”). În acest scop, este necesară dezvoltarea coordonată a celor două rețele și, în special, integrarea coridoarelor internaționale pentru transportul feroviar de marfă în TEN-T existentă. În plus, se recomandă stabilirea de norme uniforme la nivel comunitar privind aceste coridoare de transport de marfă. Dacă este cazul, crearea acestor coridoare ar putea fi susținută financiar în cadrul programului TEN-T⁸.
- (8) În cadrul unui coridor de transport de marfă se recomandă asigurarea unei bune coordonări între statele membre și administratorii de infrastructură în cauză, acordarea unei priorități suficiente traficului feroviar de marfă, crearea de legături eficiente și suficiente cu celelalte moduri de transport și crearea de condiții propice dezvoltării concurenței între furnizorii de servicii de transport feroviar de marfă.
- (9) Crearea unui coridor pentru transportul de marfă trebuie examinată și aprobată la nivel comunitar conform unor criterii și unei proceduri transparente, clar definite și care lasă statelor membre și administratorilor de infrastructură o marjă suficientă de decizie și de gestionare pentru a lua măsuri adaptate la nevoile lor specifice.
- (10) Pentru a stimula coordonarea între statele membre și administratorii de infrastructură, fiecare coridor de transport de marfă va trebui să fie susținut de un organ de guvernanță, compus din diferiți administratori de infrastructură vizați de respectivul coridor de transport de marfă.
- (11) Pentru a răspunde nevoilor pieței, modalitățile de creare a unui coridor de transport de marfă trebuie 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 tuturor utilizatorilor coridorului respectiv, aceștia din urmă trebuie să fie consultați cu regularitate, conform unor proceduri clar definite.

⁸ JO L 228, 23.9.1995, p. 1, modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1655/1999 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 197, 29.7.1999, p. 1) și prin Regulamentul (CE) nr. 807/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 143, 30.4.2004, p. 46).

- (12) 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 și administratorii de infrastructură în cauză, precum 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 solicitanților care ar putea opera pe coridorul respectiv. Investițiile ar trebui să includă proiecte de intervenție privind dezvoltarea de sisteme interoperabile și creșterea capacității trenurilor.
- (13) Din aceleași motive, lucrările grele de întreținere, care au foarte adesea un impact important asupra capacităților infrastructurii feroviare, trebuie de asemenea să fie coordonate la nivelul coridorului de transport de marfă și să facă obiectul unei publicări actualizate.
- (14) 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.
- (15) 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 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.
- (16) 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.
- (17) 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 nu sunt restricționate fără temei de 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.
- (18) Trenurile care asigură un transport de mărfuri foarte sensibile la timpul de transport și la punctualitate ar trebui să poată beneficia de suficientă prioritate în cazul unei perturbări a traficului.
- (19) Pentru a asigura dezvoltarea concurenței între furnizorii de servicii feroviare de transport de marfă pe coridorul de transport de marfă, se recomandă să fie autorizați și alți solicitanți care să poată cere capacități de infrastructură, în afara întreprinderilor feroviare sau a grupărilor de întreprinderi feroviare.
- (20) 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 repartizate pe 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.
- (21) 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.
 - (22) 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.
 - (23) Pentru a îmbunătăți diseminarea de bune practici și pentru a asigura o monitorizare eficace a administrării rețelei feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv, se recomandă consolidarea cooperării între toți administratorii de infrastructură din Comunitate, cu sprijinul Comisiei.
 - (24) Ținând cont de faptul că 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 poate fi așadar realizat mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate lua măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
 - (25) 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.
 - (26) Este necesar să se stabilească măsurile necesare punerii în aplicare a prezentului regulament în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei.
 - (27) Se recomandă în special să se acorde Comisiei competența de a hotărî condițiile și criteriile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Deoarece aceste măsuri au un caracter general și vizează modificarea unor elemente neesențiale ale prezentului regulament și completarea acestuia prin adăugarea de noi elemente neesențiale, ele trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament stabilește normele de creare și de organizare a rețelei feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv, compusă din coridoare feroviare internaționale pentru un transport de marfă competitiv (denumite în continuare „coridoare de transport de marfă”). Prezentul regulament stabilește normele de selectare și de organizare a coridoarelor de transport de marfă, precum și principii armonizate 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;
 - 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 91/440/CEE⁹ 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 unul sau mai multe terminale strategice de unul sau mai multe alte terminale strategice, care includ o axă principală, rute alternative și căi de legătură,

⁹ JO L 237, 24.8.1991, p. 25.

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;

- b) „plan de implementare” înseamnă documentul care prezintă strategia, acțiunile 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, necesare pentru circulația trenurilor de-a lungul coridorului de transport de marfă, care implică rezervarea de capacități de infrastructură 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 având un rol important în transportul feroviar de marfă de-a lungul coridorului de transport de marfă;
- f) „ghișeu unic” înseamnă organismul comun instituit de administratorii de infrastructură implicați în coridorul de transport de marfă care dă posibilitatea solicitanților să ceară într-un singur loc și printr-o singură operațiune o trasă pentru un parcurs care traversează cel puțin o frontieră.

CAPITOLUL II

CONCEPȚIA ȘI GUVERNANȚA REȚELEI FEROVIARE EUROPENE PENTRU UN TRANSPORT DE MARFĂ COMPETITIV

Articolul 3

Selectarea coridoarelor de transport de marfă

1. Coridorul de transport de marfă are ca scop permiterea exploatării de servicii feroviare internaționale și naționale de transport de marfă pe teritoriul a cel puțin două state membre. Acest coridor prezintă următoarele caracteristici:
 - a) face parte din TEN-T;
 - b) permite o dezvoltare semnificativă a traficului feroviar de marfă;
 - 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) este susținut de un plan de implementare.
2. Crearea sau modificarea unui coridor de transport de marfă este propusă de către statele membre în cauză. În acest scop, acestea transmit Comisiei o propunere elaborată împreună cu administratorii de infrastructură în cauză, ținând seama de criteriile care figurează în anexă.
3. Coridoarele de transport de marfă sunt create conform următoarelor modalități:
- a) în cel mult un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, în legătură cu teritoriul fiecărui stat membru care are cel puțin două frontiere terestre cu alte state membre trebuie să existe cel puțin o propunere de coridor de transport de marfă;
- b) în cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, pe teritoriul fiecărui stat membru trebuie să existe cel puțin:
- i) un coridor de transport de marfă,
- ii) două coridoare de transport de marfă dacă performanța anuală a transportului feroviar de marfă din statul membru respectiv este mai mare sau egală cu 30 de miliarde de tone-kilometri,
- iii) trei coridoare de transport de marfă dacă performanța anuală a transportului feroviar de marfă din statul membru respectiv este mai mare sau egală cu 70 de miliarde de tone-kilometri.
4. Comisia examinează propunerile de creare a coridoarelor de transport de marfă la care se face referire la alineatul (2) și, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 18 alineatul (3), adoptă o decizie privind un prim ansamblu de coridoare de transport de marfă, în termen de cel mult un an de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. În cadrul acestei examinări se iau în considerare criteriile care figurează în anexă.
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.
6. Ansamblul coridoarelor de transport de marfă menționate la alineatul (4) este modificat și completat progresiv pe baza propunerilor de creare sau de modificare a unui coridor de transport de marfă și în urma deciziei Comisiei adoptată în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 18 alineatul (3). Propunerile statelor membre sunt examinate luând în considerare criteriile care figurează în anexă.
7. Atunci când apar dificultăți între două sau mai multe state membre în legătură cu crearea sau modificarea unui coridor de transport de marfă care implică 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.

9. Măsurile vizând adaptarea anexei, care sunt măsuri cu caracter general și destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 18 alineatul (4).

Articolul 4

Gubernanța 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 ca planul de implementare are în vedere aceste obiective.
2. Pentru fiecare coridor de transport de marfă, administratorii de infrastructură în cauză, astfel cum sunt definiți la articolul 2 din Directiva 2001/14/CE, creează un organ de guvernare responsabil cu definirea, coordonarea și actualizarea planului de implementare al coridorului de transport de marfă. Organul de guvernare raportează periodic activitatea sa statelor membre în cauză și, dacă este cazul, coordonatorilor europeni ai proiectelor prioritare ale TEN-T prevăzute la articolul 17a din Decizia 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁰ integrate de coridorul de transport de mărfuri.
3. Organul de guvernare este o persoană juridică independentă. El poate fi constituit sub forma unui grup european de interes economic în sensul Regulamentului (CEE) nr. 2137/85¹¹ și se bucură de statutul unui asemenea grup.
4. Membrii organului de guvernare își desemnează directorul, al cărui mandat are o durată de cel puțin 3 ani.
5. Se constituie un grup de lucru compus din administratorii și proprietarii terminalelor strategice ale coridorului de transport de marfă 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 de organul de guvernare, cuprinde:
 - a) o descriere a caracteristicilor coridorului de transport de marfă, precum și programul de implementare a măsurilor necesare creării coridorului de transport de marfă;

¹⁰ JO L 228, 9.9.1996.

¹¹ JO L 199, 31.7.1985, p. 1.

- b) elementele esențiale ale studiului de piață prevăzut la alineatul (3);
 - c) obiectivele organului de guvernare în ceea ce privește performanța coridorului de transport de marfă, exprimată în calitate a serviciului și capacitate a coridorului, în conformitate cu dispozițiile articolului 16;
 - d) programul de creare și îmbunătățire a performanțelor coridorului de transport de marfă prevăzut la alineatul (3) al prezentului articol.
2. Planul de implementare se ajustează periodic, ținând cont de evoluția realizării măsurilor pe care le conține, a pieței de transport feroviar de mărfuri pe coridorul de transport de marfă și a performanțelor măsurate conform dispozițiilor articolului 16 alineatul (2).
 3. Se realizează 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. Acest studiu analizează evoluția diferitelor tipuri de trafic, atât în ceea ce privește transportul de mărfuri, cât și cel de călători, și cuprinde elementele principale ale analizei socio-economice menționate la articolul 3 litera (c). Studiul este actualizat cel puțin o dată pe an. Rezultatele acestui studiu sunt utilizate pentru a ajusta planul de implementare a coridorului de transport de marfă.
 4. 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 acestuia pentru implementarea ansamblului de măsuri prevăzute la articolele 7-16.

Articolul 6

Consultarea solicitanților

1. Pentru o participare corespunzătoare a solicitanților, astfel cum sunt definiți la articolul 2 din Directiva 2001/14/CE, care ar putea utiliza coridorul de transport de marfă, organul de guvernare instituie mecanisme de consultare.
2. Solicitanții care doresc să utilizeze coridorul de transport de marfă sunt consultați de către organul de guvernare înainte aprobării planului de implementare și în momentul actualizării acestuia. În cazul unui dezacord între organul de guvernare și solicitanți, aceștia din urmă se pot adresa Comisiei, care consultă cu privire la acest subiect comitetul prevăzut la articolul 18 alineatul (1), în conformitate cu procedura menționată la articolul 18 alineatul (2).

CAPITOLUL III

INVESTIȚII PENTRU CORIDORUL DE TRANSPORT DE MARFĂ

Articolul 7

Planificarea investițiilor

1. Organul de guvernanță 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, precum și necesitățile financiare aferente.

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/CE¹². 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 sistemului de gestionare a traficului feroviar european (ERTMS).
3. Dacă este cazul, planurile de investiții menționează contribuția comunitară avută în vedere în temeiul programului TEN-T și motivează coerența strategiei cu acest program.
4. Planurile de investiții prevăzute la alineatul (1) conțin, de asemenea, o strategie privind creșterea capacității trenurilor de marfă care pot circula pe coridorul de transport de marfă. Aceasta se poate baza pe creșterea lungimii, a gabaritului 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 documentul prevăzut la articolul 15 și se actualizează periodic. Aceste planuri fac parte din planul de implementare a coridorului de transport de marfă.

Articolul 8

Lucrări grele de întreținere

Administratorii infrastructurii coridorului de transport de marfă coordonează cel puțin o dată pe an programarea lucrărilor grele de întreținere a infrastructurii și echipamentelor acesteia.

Articolul 9

Terminale strategice

¹² JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

1. În consens cu grupul de lucru menționat la articolul 4 alineatul (5), organul de guvernare stabilește o strategie 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.
2. Organul de guvernare ia măsurile adecvate pentru realizarea acestei strategii, pe care o revizuește 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 pentru solicitarea de trase pentru trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul coridorului de transport de marfă.
2. Orice solicitare referitoare la o trasă pentru un tren de marfă care traversează cel puțin o frontieră sau care utilizează mai multe rețele de-a lungul coridorului de transport de marfă trebuie adresată la ghișeul unic prevăzut la alineatul (1).
3. Organismele de control în cauză, menționate la articolul 17 din prezentul regulament, asigură desfășurarea activităților ghișeului unic în condiții transparente și nediscriminatorii.

Articolul 11

Transport de marfă prioritar

1. Organul de guvernare definește categoriile de tip de trafic de mărfuri, valabile în cadrul întregului coridor de transport de marfă. Cel puțin una dintre aceste categorii (denumită în continuare „transport de marfă prioritar”) include mărfurile al căror transport este foarte sensibil la durata de parcurs și care, din această cauză, trebuie să beneficieze de un timp de transport performant și de punctualitate garantată.
2. Criteriile de definire a categoriilor de tip de trafic de mărfuri sunt adoptate, după caz, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 18 alineatul (3).

Articolul 12

Trase alocate trenurilor de marfă

1. Prin derogare de la articolul 20 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE, administratorii infrastructurii coridorului de transport de marfă rezervă, înaintea exercițiului anual de definire a graficului de circulație menționat la articolul 18 din

Directiva 2001/14/CE, capacitatea necesară pentru traficul de marfă prioritar pentru exercițiul următor, pe baza traficului de marfă constatat și a studiului de piață definit la articolul 5 alineatul (1).

2. Administratorii infrastructurii mențin o rezervă de capacități în cadrul graficului fix de circulație, pentru a putea răspunde rapid și în mod corespunzător solicitărilor ad hoc de capacități prevăzute la articolul 23 din Directiva 2001/14/CE. Aceste capacități trebuie să fie suficiente pentru ca solicitările de trase să poată fi onorate, garantându-se un nivel adecvat al calității trasei alocate, sub aspectul timpilor de parcurs pe trasă și al graficului adaptat la traficul de marfă.
4. Trasele alocate operațiunilor de transport de marfă pot fi de calitate diferită în ceea ce privește timpul de parcurs. Tariful de utilizare a infrastructurii aferent acestor trase poate varia în funcție de nivelul de calitate propus, în conformitate cu articolele 7 și 8 din Directiva 2001/14/CE.
5. Cu excepția situațiilor de forță majoră, o trasă alocată unei operațiuni de transport de marfă prioritar nu poate fi anulată cu mai puțin de 3 luni înaintea graficului său de circulație în cazul în care solicitantul respectiv nu își dă acordul în acest sens.
6. Administratorii infrastructurii coridorului de transport de marfă și grupul de lucru menționat la articolul 4 alineatul (5) stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime a alocării capacităților de infrastructură feroviară și a alocării capacităților terminalelor strategice prevăzute la articolul 9.

Articolul 13

Solicitanți autorizați

Prin derogare de la articolul 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 unul sau mai multe sectoare ale coridorului de transport de marfă.

Articolul 14

Gestionarea traficului

1. 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 trafic în cazul unei perturbări a circulației pe coridorul de transport de marfă.
2. Regulile de prioritate la care se face referire în alineatul (1) din prezentul articol trebuie să prevadă cel puțin că trasa alocată unui tren care realizează un transport de marfă prioritar și care respectă dispozițiile inițiale ale trasei sale nu poate fi nici realocată unui alt tren și nici modificată, în afara cazului în care beneficiarul inițial al trasei își exprimă acordul pentru realocarea în favoarea altui tren sau pentru modificarea trasei respective.

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 (5) 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 guvernanță stabilește și publică un document 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 definite la articolul 11 din Directiva 2001/14/CE.
2. Pentru a măsura calitatea serviciului și capacitatea serviciilor internaționale și naționale de transport feroviar pe coridorul de transport de marfă, organul de guvernanță definește indicatori de performanță ai coridorului, pe care îi publică cel puțin o dată pe an.

Regulile de aplicare referitoare la acești indicatori sunt stabilite, dacă este cazul, în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 18 alineatul (3).

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 și fac schimb de informații. Ele solicită, dacă este cazul, informațiile necesare de la administratorii de infrastructură din statul membre pentru care sunt responsabile.

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, în scopul luării de măsuri față de părțile implicate.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 18

Comitetul

1. Comisia este asistată de un comitet.
2. În cazul în care se face referire la prezentul alineat, se aplică articolele 3 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8 din aceasta.
3. În cazul în care se face referire la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8 din aceasta. Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este stabilit la trei luni.
4. În cazul în care se face referire la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8 din aceasta.

Articolul 19

Cooperare

Administratorii infrastructurii cooperează pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Ei fac schimb de informații referitoare la bunele lor practici, în scopul coordonării acestora în cadrul Comunității. Comisia îi asistă în aceste activități. În acest sens, Comisia înființează un grup de lucru al administratorilor infrastructurii, pe care îl prezidează.

Articolul 20

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 în privința acestei solicitări, în conformitate cu procedura de consultare prevăzută 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 21

Monitorizarea implementării

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

Articolul 22

Raport

Comisia examinează periodic aplicarea prezentului regulament. Ea înaintează un raport Parlamentului European și Consiliului, prima dată în termen de cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament și ulterior o dată la trei ani.

Articolul 23

Revizuire

Dacă, în cazul unei revizuirii a orientărilor pentru TEN-T, în conformitate cu modalitățile prevăzute la articolul 18 alineatul (3) din Decizia 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 consecință.

Articolul 24

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 Bruxelles, [...]

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) coridorul de transport de marfă face parte din TEN-T;
- (c) 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-T¹³, acest segment este integrat în coridorul de transport de marfă, exceptând cazul în care este dedicat serviciilor de transport de călători;
- (d) 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;
- (e) fezabilitatea economică și beneficiile socio-economice ale coridorului de transport de marfă;
- (f) 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;
- (g) coerența cu rețelele feroviare europene existente, precum coridoarele ERTMS și coridoarele definite de RailNetEurope;
- (h) prezența unei bune interconexiuni cu celelalte moduri de transport, în special datorită unei rețele adecvate de terminale strategice, inclusiv în porturile maritime și în interiorul continentului;
- (i) abordarea propusă pentru punerea în aplicare a dispozițiilor articolelor 4-16.

¹³

Prevăzute în anexa III la Decizia 1692/96/CE.

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. TITLUL PROPUNERII:

Regulament al Parlamentului european și al Consiliului privind crearea unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv.

2. CADRU ABM / ABB (GESTIONAREA/STABILIREA BUGETULUI PE ACTIVITĂȚI)

Domeniul de politică în cauză și activitățile asociate:

Titlul 06: Energie și transport

Activitate: „Transportul intern, aerian și maritim” (Capitolul 06 02)

Obiectiv: „Asigurarea punerii în aplicare a pieței interne a serviciilor de transport”

3. LINII BUGETARE

3.1. Linii bugetare [linii operaționale și linii conexe de asistență tehnică și administrativă (foste linii BA)], inclusiv titlurile acestora

Nu se aplică

3.2. Durata acțiunii și a implicațiilor financiare

Dispozițiile propunerii nu au, în principiu, limite de durată. Punerea lor în aplicare poate fi împărțită în două perioade: 2010 (intrarea în vigoare a regulamentului)-2013 (data limită de validare a propunerilor de creare de coridoare de transport de marfă din partea statelor membre); după 2013. Prezenta fișă se referă la perioada 2009-2013 și la perioada 2014-2015, ani pentru care implicațiile financiare s-ar putea repeta în anii următori.

3.3. Caracteristici bugetare

Linia bugetară	Natura cheltuielilor		Nouă	Contribuție AELS	Contribuție fără candidate	Rubrica PF
	Cheltuieli neobligatorii	CND ¹⁴	NU	NU	NU	NU
	Cheltuieli neobligatorii	CD	NU	NU	NU	NU

¹⁴ Credite nediferențiate.

4. SINTEZA RESURSELOR

4.1. Resurse financiare

4.1.1. Sinteza creditelor de angajament (CA) și a creditelor de plată (CP)

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Natura cheltuielii	Secțiune a nr.		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
--------------------	-------------------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Cheltuieli operaționale¹⁵

Credite de angajament (CA)	8.1.	a							
Credite de plată (CP)		b							

Cheltuieli administrative incluse în suma de referință¹⁶

Asistență tehnică și administrativă – ATA (CND)	8.2.4.	c							
-------------------------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

SUMA TOTALĂ DE REFERINȚĂ

Credite de angajament		a+c							
Credite de plată		b+c							

Cheltuieli administrative neincluse în suma de referință¹⁷

Resurse umane și cheltuieli conexe (CND)	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Costuri administrative, altele decât resursele umane și costurile conexe, neincluse în suma de referință (CND)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

Costul financiar indicativ total al acțiunii

TOTAL CA, inclusiv costul resurselor umane		a+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
TOTAL CP, inclusiv costul resurselor umane		b+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

¹⁵ Cheltuieli care nu intră sub incidența capitolului xx 01 din titlul xx în cauză.

¹⁶ Cheltuieli care intră sub incidența articolului xx 01 04 din titlul xx.

¹⁷ Cheltuieli care intră sub incidența capitolului xx 01, cu excepția articolelor xx 01 04 și xx 01 05.

Detalii privind cofinanțarea

În cazul în care propunerea prevede o cofinanțare din partea statelor membre sau a altor organisme (a se specifica), este necesar să se furnizeze o estimare a nivelului cofinanțării în tabelul de mai jos (se pot adăuga rânduri suplimentare în cazul în care se prevede participarea mai multor organisme la cofinanțare):

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Organism cofinanțator		Anul n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 și anii urm.	Total
.....	f							
TOTAL CA, inclusiv cofinanțare	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Compatibilitatea cu programarea financiară

- Propunerea este compatibilă cu programarea financiară existentă.
- Propunerea duce la reprogramarea rubricii respective din perspectivele financiare.
- Propunerea poate necesita aplicarea dispozițiilor Acordului interinstituțional¹⁸ (referitoare la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea perspectivelor financiare).

4.1.3. Implicațiile financiare asupra veniturilor

- Propunerea nu are implicații financiare asupra veniturilor
- Propunerea are implicații financiare – efectul asupra veniturilor este următorul:

milioane EUR (cu o zecimală)

Linia bugetară	Venituri	Anterior acțiunii [anul n- 1]	Situția după acțiune					
			[Anul n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁹
	a) Venituri în valori absolute							
	b) Modificarea veniturilor	Δ						

¹⁸ A se vedea punctele 19 și 24 din Acordul interinstituțional.

¹⁹ Dacă este necesar, și anume în cazul în care durata acțiunii depășește 6 ani, se adaugă coloane suplimentare.

4.2. Resurse umane în echivalent normă întreagă (ENI) (inclusiv funcționari, personal temporar și extern) – a se vedea detaliile de la punctul 8.2.1.

Necesar anual	Anul 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 și anii urm.
Număr total de resurse umane	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

5. CARACTERISTICI ȘI OBIECTIVE

5.1. Obiective de îndeplinit pe termen scurt sau lung

Evaluarea propunerilor de creare a unor coridoare de transport de marfă și verificarea punerii în aplicare a dispozițiilor propunerii.

5.2. Valoarea adăugată a implicării comunitare, coerența propunerii cu alte instrumente financiare și eventuala sinergie

Dezvoltarea transportului feroviar de marfă presupune punerea la dispoziția operatorilor a unor infrastructuri de bună calitate și fiabile, administrate conform unei logici internaționale dacă este necesar. Pentru a răspunde acestui obiectiv, acțiunea la nivel comunitar pare necesară în vederea îmbunătățirii și încadrării cooperării între administratorii naționali de infrastructură și, în manieră mai extinsă, a administrării infrastructurii.

În plus, punerea în aplicare a propunerii ar trebui să contribuie la utilizarea optimă a rețelei transeuropene de transport și la o mai bună eficacitate a programului TEN-T.

5.3. Obiective, rezultate preconizate și indicatori aferenți acestora care fac obiectul propunerii în cadrul gestiunii pe activități (ABM)

Asigurarea realizării pieței interne a serviciilor de transport.

Propunerea cere statelor membre să creeze coridoare feroviare internaționale pentru un transport de marfă competitiv. Funcționarea acestor coridoare se bazează pe patru principii: consolidarea coordonării exploatarei infrastructurilor; coordonarea investițiilor; dezvoltarea conexiunilor intermodale; transparența informației privind condițiile de acces la infrastructuri; tratamentul mai favorabil al transportului de marfă pe aceste axe.

Comitetul instituit prin propunerea de regulament va interveni în selectarea coridoarelor și, dacă este cazul, în procedura de reglementare.

5.4. Modalități de punere în aplicare (cu titlu indicativ)

- Gestionare centralizată*
 - direct de către Comisie
 - indirect, prin delegare către:

- agenții executive,
- organisme instituite de Comunități, prevăzute la articolul 185 din regulamentul financiar,
- organisme publice naționale/organisme cu misiune de serviciu public.
- Gestionare repartizată sau descentralizată**
 - cu state membre
 - cu țări terțe
- Gestionare în comun cu organizații internaționale (de precizat)**

Observații:

6. MONITORIZARE ȘI EVALUARE

6.1. Sistem de monitorizare

Monitorizarea punerii în aplicare a dispozițiilor va fi realizată de serviciile DGTREN, precum și de comitetul desemnat în propunere.

6.2. Evaluare

6.2.1. Evaluare ex ante

Propunerile legislative au fost elaborate în baza raportului grupului de experți pe care Comisia I-a reunit și consultat în primul semestru al anului 2008 (acest raport va fi publicat odată cu propunerea).

În plus, în trimestrul al treilea al anului 2008 a fost realizat și validat un studiu de impact al dispozițiilor propuse.

6.2.2. Măsuri luate în urma unei evaluări interimare/ex-post (lecții învățate din experiențe anterioare similare)

Propunerea se sprijină, de asemenea, pe experiența coridoarelor prioritare pentru introducerea ERTMS, cunoscute sub numele de coridoare ERTMS (a se vedea studiul de impact al propunerii).

6.2.3. Condițiile și frecvența evaluărilor viitoare

Propunerea prevede o evaluare din doi în doi ani a punerii sale în aplicare.

7. MĂSURI ANTIFRAUDĂ

Nu este cazul.

8. DETALII PRIVIND RESURSELE

8.1. Obiectivele propunerii din punctul de vedere al costurilor financiare

Nu este cazul.

8.2. Cheltuieli administrative

8.2.1. Numărul și tipul resurselor umane

Tipuri de posturi		Personal care urmează să fie alocat pentru gestiunea acțiunii prin utilizarea resurselor existente și/sau suplimentare (număr de posturi/ENI)					
		Anul 2010	Anul n+1	Anul n+2	Anul n+3	Anul n+4	Anul n+5
Funcționari sau agenți temporari ²⁰ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Personal finanțat ²¹ prin articolul XX 01 02							
Alte tipuri de personal finanțat ²² prin articolul XX 01 04/05							
TOTAL		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

8.2.2. Descrierea sarcinilor care decurg din acțiune

Comisia va avea trei sarcini principale:

- evaluarea propunerilor de creare a unor coridoare de transport de marfă, formulate de către statele membre;
- supravegherea punerii în aplicare a dispozițiilor propunerii;
- elaborarea de rapoarte privind punerea în aplicare.

8.2.3. Originea resurselor umane (statutare)

- Posturi alocate în prezent pentru gestionarea programului care urmează să fie înlocuite sau prelungite
- Posturi prealocate în cadrul exercițiului financiar SPA/PPB pentru anul n
- Posturi care urmează să fie solicitate în cadrul următoarei proceduri SPA/PPB

²⁰ Ale căror costuri NU sunt acoperite de suma de referință.

²¹ Ale căror costuri NU sunt acoperite de suma de referință.

²² Ale căror costuri sunt incluse în suma de referință.

- Posturi care urmează să fie redistribuite pe baza resurselor existente în cadrul serviciului în cauză (redistribuire internă)
- Posturi necesare pentru anul n, dar care nu sunt prevăzute în cadrul SPA/PPB pentru anul în cauză

8.2.4. *Alte cheltuieli administrative incluse în suma de referință (XX 01 04/05 – Cheltuieli de gestiune administrativă)*

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Linia bugetară (nr. și denumire)	Anul n	Anul n+1	Anul n+2	Anul n+3	Anul n+4	Anul n+5 și anii urm.	TOTAL
1 Asistență tehnică și administrativă (inclusiv costurile cu personalul aferente)							
Agenții executive							
Alte tipuri de asistență tehnică și administrativă							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Total asistență tehnică și administrativă							

8.2.5. *Costuri financiare ale resurselor umane și costuri conexe neincluse în suma de referință*

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Tip de resurse umane	Anul 2010	Anul n+1	Anul n+2	Anul n+3	Anul n+4	Anul n+5 și anii urm.
Funcționari și agenți temporari (06 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Personal finanțat prin articolul XX 01 02 (auxiliari, END, agenți contractuali etc.) (se indică linia bugetară)						
Costul total al resurselor umane și costuri conexe (<u>neincluse</u> în suma de referință)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

Calcul – *Funcționari și agenți temporari*

Necesitățile de resurse umane și financiare sunt acoperite prin alocația care poate fi acordată DGTREN în cadrul exercițiului bugetar anual, ținând cont de constrângerile bugetare.

Calcul – *Personal finanțat prin articolul XX 01 02*

8.2.6. Alte cheltuieli administrative neincluse în suma de referință

milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul 2010	Anul n+1	Anul n+2	Anul n+3	Anul n+4	Anul n+5 și anii urm.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Misiuni							
XX 01 02 11 02 – Reuniuni și conferințe							
XX 01 02 11 03 – Comitete	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – Studii și consultări							
XX 01 02 11 05 – Sisteme de informații							
2 Total alte cheltuieli de gestiune (XX 01 02 11)							
3 Alte cheltuieli de natură administrativă (precizați, indicând linia bugetară)							
Totalul cheltuielilor administrative, altele decât cele pentru resursele umane și costurile conexe (<u>neincluse</u> în suma de referință)	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

Calcul – *Alte cheltuieli administrative neincluse în suma de referință*