Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B REGULAMENTUL (UE) NR. 913/2010 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 22 septembrie 2010

privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 276, 20.10.2010, p. 22)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013	L 348	129	20.12.2013

▼B

REGULAMENTUL (UE) NR. 913/2010 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 22 septembrie 2010

privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([1]),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ([2]),

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([3]),

întrucât:

(1) În cadrul noii strategii a Uniunii Europene pentru locuri de muncă și creștere economică, 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 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ([4]) și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare ([5]) au reprezentat etape importante în crearea pieței feroviare interne.

(3) Pentru a putea fi competitive față de alte moduri de transport, serviciile feroviare internaționale și naționale de transport de marfă, care au fost deschise concurenței de la 1 ianuarie 2007, trebuie să poată beneficia de o infrastructură feroviară de bună calitate și suficient finanțată, și anume una care să permită serviciilor de transport de marfă să fie furnizate în bune condiții de viteză comercială și grafic de parcurs și să fie fiabile, însemnând că serviciul furnizat corespunde efectiv angajamentelor contractuale încheiate cu întreprinderile feroviare.

(4) Cu toate că deschiderea pieței de transport feroviar de marfă a făcut posibilă intrarea în rețeaua feroviară a unor noi operatori, mecanismele de piață nu au fost și nu sunt suficiente pentru organizarea, reglementarea și garantarea siguranței traficului

([1]) JO C 317, 23.12.2009, p. 94.
([2]) JO C 79, 27.3.2010, p. 45.
([3]) Poziția Parlamentului European din 23 aprilie 2009 (JO C 184 E, 8.7.2010, p. 354), Poziția în primă lectură a Consiliului din 22 februarie 2010 (JO C 114 E, 4.5.2010, p. 1), Poziția Parlamentului European din 15 iunie 2010 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 13 septembrie 2010.
([4]) JO L 237, 24.8.1991, p. 25.
([5]) JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

▼B

feroviar de marfă. Pentru a optimiza utilizarea rețelei și a asigura fiabilitatea acesteia este utilă introducerea unor proceduri suplimentare în vederea consolidării cooperării cu privire la alocarea traselor internaționale pentru trenurile de marfă între administratorii de infrastructură.

(5) În acest context, crearea unor coridoare feroviare internaționale pentru o rețea feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, pe care trenurile de marfă să poată circula în bune condiții și să treacă ușor de la o rețea națională la alta, ar permite îmbunătățirea condițiilor de utilizare a infrastructurii.

(6) Pentru a crea coridoare feroviare internaționale pentru 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 o constituie crearea unor coridoare internaționale, care să răspundă nevoilor specifice ale unuia sau mai multor segmente ale pieței transportului de marfă, identificate cu claritate.

(7) În absența unei dispoziții contrare, prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere drepturilor și obligațiilor care revin administratorilor de infrastructură, prevăzute în Directiva 91/440/CEE și Directiva 2001/14/CE, și, după caz, celor care revin organismelor de alocare menționate la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE. Respectivele acte legislative rămân în vigoare, inclusiv cu privire la dispozițiile care afectează coridoarele de transport de marfă.

(8) Crearea unui coridor de transport de marfă ar trebui să țină seama, dacă este cazul, de nevoia de a asigura interconexiuni mai bune cu infrastructura feroviară a țărilor terțe europene.

(9) Coridoarele de transport de marfă ar trebui să fie concepute astfel încât să fie garantată continuitatea de-a lungul coridoarelor prin asigurarea interconexiunilor necesare între diferitele infrastructuri feroviare existente.

(10) Procesul de creare a unor coridoare feroviare internaționale de transport de marfă care să formeze o rețea feroviară europeană de transport de marfă competitivă ar trebui să se desfășoare în concordanță cu coridoarele care fac parte din Rețeaua Transeuropeană de Transport („TEN-T”) și/sau Sistemul de gestionare a traficului feroviar european („ERTMS”). În acest scop, este necesară dezvoltarea coordonată a rețelelor și, în special, în ceea ce privește integrarea coridoarelor internaționale pentru transportul feroviar de marfă în coridoarele TEN-T și ERTMS existente. În plus, ar trebui instituite la nivelul Uniunii norme de uniformizare privind aceste coridoare de transport de marfă. Ar trebui încurajate proiectele care vizează reducerea poluării sonore a trenurilor de marfă. Dacă este necesar, crearea acestor coridoare ar trebui susținută financiar în cadrul TEN-T, al programelor de cercetare și al programului Marco Polo, precum și al altor politici și fonduri ale Uniunii, precum Fondul European de Dezvoltare Regională și Fondul de Coeziune sau Banca Europeană de Investiții.

▼B

(11) În cadrul unui coridor de transport de marfă ar trebui să se asigure o bună coordonare între statele membre și administratorii de infrastructură în cauză, să se acorde prioritate suficientă traficului feroviar de marfă, să se stabilească legături eficiente și suficiente cu celelalte moduri de transport și să se creeze condiții propice dezvoltării concurenței între furnizorii de servicii de transport feroviar de marfă.

(12) Pe lângă coridoarele de marfă create în conformitate cu articolul 3, crearea de coridoare suplimentare de transport de marfă ar trebui examinată și aprobată la nivelul Uniunii, în conformitate cu proceduri și criterii clar definite și transparente care să permită statelor membre și administratorilor de infrastructură o marjă de acțiune suficientă în ceea ce privește luarea deciziilor și gestionarea, astfel încât aceștia să poată ține seama de inițiativele existente pentru coridoare speciale, de exemplu ERTMS, RailNetEurope („RNE”) și TEN-T, și să ia măsurile adaptate nevoilor lor specifice.

(13) Pentru a stimula coordonarea între statele membre și administratorii de infrastructură, precum și pentru a asigura continuitatea de-a lungul coridorului, ar trebui stabilită o structură de guvernare adecvată pentru fiecare coridor de transport feroviar de marfă, luându-se în considerare necesitatea evitării suprapunerilor cu structurile de guvernare deja existente.

(14) Pentru a răspunde nevoilor pieței, modalitățile de creare a unui coridor de transport de marfă ar trebui prezentate într-un plan de implementare care ar trebui să cuprindă identificarea și calendarul de implementare a unor măsuri care ar îmbunătăți performanțele 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, solicitanții care ar putea utiliza coridorul trebuie să fie consultați cu regularitate, conform procedurilor definite de consiliul de administrație.

(15) Dezvoltarea terminalelor de transport intermodal ar trebui, de asemenea, să fie considerată ca fiind necesară pentru a sprijini crearea coridoarelor de transport feroviar de marfă la nivelul Uniunii.

(16) Pentru a asigura coerența și continuitatea capacităților de infrastructură disponibile de-a lungul coridorului de transport de marfă, investițiile pentru coridorul respectiv ar trebui să fie coordonate între statele membre și administratorii de infrastructură în cauză, precum și, după caz, între statele membre și țările terțe europene și planificate conform unei logici care să răspundă, în limitele viabilității economice, nevoilor acelui coridor de transport de marfă. Programul de realizare a acestor investiții ar trebui publicat, pentru a asigura buna informare a solicitanților care pot opera pe coridorul respectiv. Investițiile ar trebui să includă proiecte privind dezvoltarea de sisteme interoperabile și creșterea capacității trenurilor.

(17) Din aceleași motive, toate lucrările privind infrastructura și echipamentele conexe care ar limita capacitatea disponibilă a coridorului feroviar de transport de marfă ar trebui, de asemenea, să fie coordonate la nivelul coridorului de transport de marfă și să facă obiectul unor publicări actualizate.

▼B

(18) Pentru a facilita cererile de capacități de infrastructură pentru serviciile internaționale feroviare de transport de marfă, este adecvată desemnarea sau înființarea unui ghișeu unic pentru fiecare coridor de transport de marfă. În acest scop, este necesară sprijinirea pe inițiativele existente, în special pe cele întreprinse de RNE, a unui organism care funcționează ca un instrument de coordonare a administratorilor de infrastructură și care furnizează anumite servicii întreprinderilor de transport internațional de marfă.

(19) Administrarea coridoarelor de transport de marfă ar trebui să includă, de asemenea, proceduri de alocare a capacității de infrastructură pentru trenurile internaționale care circulă pe aceste coridoare. Aceste proceduri ar trebui să reorganizeze necesitățile altor tipuri de transport în ceea ce privește capacitatea, inclusiv ale transportului de călători.

(20) Pentru a asigura o mai bună utilizare a infrastructurilor feroviare, este necesară coordonarea exploatării acestei infrastructuri și a terminalelor situate de-a lungul coridorului de transport de marfă.

(21) Normele de prioritate ar putea reprezenta, de asemenea, obiective prioritare, în funcție de situația din statul membru respectiv.

(22) În cazul unor perturbări, trenurile de marfă care circulă pe coridorul de transport de marfă ar trebui să beneficieze, pe cât posibil, de punctualitate suficientă, ținând seama de nevoile tuturor tipurilor de transport.

(23) Pentru a promova dezvoltarea concurenței între furnizorii de servicii de transport feroviar de marfă pe coridorul de transport de marfă, ar trebui să li se permită și altor solicitanți, pe lângă întreprinderile feroviare sau grupările acestora, să solicite capacități de infrastructură în coridoarele de transport de marfă.

(24) Pentru a evalua în mod obiectiv beneficiile măsurilor menite să contribuie la crearea coridorului de transport de marfă, performanțele serviciilor de transport feroviar de marfă de-a lungul coridorului de marfă ar trebui să fie monitorizate și ar trebui să fie publicate periodic rapoarte de calitate. Evaluarea performanței ar trebui să includă rezultatele sondajelor de satisfacție a utilizatorilor coridorului de transport de marfă.

(25) Pentru asigurarea accesului nediscriminatoriu la serviciile feroviare internaționale, este necesar să se asigure o coordonare eficientă între organismele de control cu privire la diferitele rețele acoperite de coridorul de transport de marfă.

(26) Pentru facilitarea accesului la informații privind utilizarea tuturor infrastructurilor principale ale coridorului de transport de marfă și pentru garantarea unui acces nediscriminatoriu la respectivul coridor, consiliul de administrație ar trebui să elaboreze, să actualizeze și să publice periodic un document care să reunească toate aceste informații.

▼B

(27) Deoarece obiectivul prezentului regulament, şi anume crearea unei reţele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv, formată din coridoare de transport de marfă, nu poate fi realizat în mod satisfăcător doar de către statele membre şi, având în vedere amploarea şi efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarităţii, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporţionalităţii, astfel cum este enunţat în respectivul articol, prezentul regulament nu depăşeşte ceea ce este necesar pentru îndeplinirea acestui obiectiv.

(28) Ar trebui introduse norme echitabile în ceea ce priveşte coordonarea investiţiilor şi gestionarea capacităţilor şi a traficului, fondate pe cooperarea dintre administratorii de infrastructură care trebuie să furnizeze un serviciu de calitate întreprinderilor de transport de marfă în cadrul unui coridor feroviar internaţional.

(29) Deoarece trenurile internaţionale trebuie să circule pe itinerarii care combină mai multe coridoare, astfel cum sunt definite în prezentul regulament, administratorii de infrastructură ai mai multor coridoare pot, de asemenea, să îşi coordoneze activităţile pentru a asigura, pe coridoarele în cauză, disponibilitatea capacităţii, un trafic fluid şi o aplicare coerentă a normelor de prioritate pentru diferitele tipuri de trafic în cazul unor perturbări.

(30) Scopul prezentului regulament îl constituie îmbunătăţirea eficienţei transportului feroviar de marfă în raport cu alte moduri de transport. Ar trebui asigurată coordonarea între statele membre şi administratorii de infrastructură pentru a garanta funcţionarea cu maximă eficienţă a coridoarelor de transport de marfă. Pentru a permite acest lucru, ar trebui să se ia măsuri operaţionale în paralel cu realizarea de investiţii în infrastructură şi în echipamentul tehnic, cum ar fi ERTMS, care ar trebui să vizeze creşterea capacităţii şi eficienţei transportului feroviar de marfă.

(31) Punerea în aplicare a normelor privind instituirea şi modificarea coridoarelor de transport de marfă şi privind derogările acordate statelor membre trebuie să fie realizată în condiţii uniforme pentru a garanta faptul că propunerile pentru instituirea coridoarelor de marfă respectă criteriile stabilite în prezentul regulament şi, prin urmare, această sarcină ar trebui să fie conferită Comisiei. În conformitate cu articolul 291 din Tratatul privind funcţionarea Uniunii Europene, normele şi principiile generale privind mecanismele pe care le au la dispoziţie statele membre pentru a controla modul în care Comisia îşi exercită competenţele de executare se stabilesc în prealabil printr-un regulament adoptat în conformitate cu procedura legislativă ordinară. În aşteptarea adoptării respectivului regulament, continuă să se aplice Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competenţelor de executare conferite Comisiei ([1]), cu excepţia procedurii de reglementare cu control, care nu este aplicabilă,

([1]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

▼B

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Scopul și domeniul de aplicare

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

(2) Prezentul regulament se aplică administrării și utilizării infrastructurilor feroviare incluse în coridoarele de transport de marfă.

Articolul 2

Definiții

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Directiva 2001/14/CE.

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

(a) „coridor de transport de marfă” înseamnă totalitatea liniilor feroviare desemnate, inclusiv liniile de transbordare feroviară de pe teritoriul și, respectiv, dintre statele membre și, dacă este cazul, țări terțe europene, care leagă două sau mai multe terminale de-a lungul unei rute principale și, dacă este cazul, rute ocolitoare și secțiuni care le conectează, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2001/14/CE;

(b) „plan de implementare” înseamnă documentul care prezintă mijloacele și strategia pe care părțile interesate intenționează să le implementeze în scopul realizării, într-o anumită perioadă de timp, a activităților necesare și suficiente pentru instituirea coridorului de transport de marfă;

(c) „terminal” înseamnă instalația situată de-a lungul coridorului de transport de marfă și special amenajată pentru a permite fie încărcarea și/sau descărcarea mărfurilor din trenurile de marfă și integrarea serviciilor feroviare cu serviciile rutiere, maritime, fluviale și aeriene, fie formarea sau modificarea compunerii trenurilor de marfă; și, dacă este cazul, îndeplinirea procedurilor de frontieră la frontierele cu țări terțe europene.

▼B

CAPITOLUL II

DESEMNAREA ŞI GUVERNAREA CORIDOARELOR FEROVIARE INTERNAȚIONALE PENTRU UN TRANSPORT DE MARFĂ COMPETITIV

Articolul 3

Desemnarea coridoarelor inițiale de transport de marfă

Statele membre menționate în anexă fac operaționale, până la datele stabilite în anexă, coridoarele inițiale de transport de marfă prevăzute în anexă. Statele membre în cauză informează Comisia cu privire la instituirea coridoarelor de transport de marfă.

Articolul 4

Criterii referitoare la coridoarele suplimentare de transport de marfă

Selectarea coridoarelor suplimentare de transport de marfă prevăzută la articolul 5, precum și modificarea coridoarelor de transport de marfă prevăzută la articolul 6 țin seama de următoarele criterii:

(a) traversarea de către coridorul de transport de marfă a teritoriului a cel puțin trei state membre sau a două state membre, dacă distanța dintre terminalele feroviare deservite de către coridorul de transport de marfă este mai mare de 500 km;

(b) coerența coridorului de transport de marfă cu TEN-T, cu coridoarele ERTMS și/sau cu coridoarele definite de RNE;

(c) integrarea proiectelor prioritare TEN-T ([1]) în coridorul de transport de marfă;

(d) echilibrul dintre costurile și beneficiile socioeconomice provenind din crearea coridorului de transport de marfă;

(e) coerența ansamblului de coridoare de transport de marfă propuse de statele membre în vederea creării unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv;

(f) dezvoltarea traficului feroviar de marfă, precum și a principalelor fluxuri comerciale și de trafic de marfă de-a lungul coridorului de transport de marfă;

(g) după caz, interconexiuni mai bune între statele membre și țările terțe europene;

(h) interesul solicitanților pentru coridorul de transport de marfă;

(i) existența unor interconexiuni bune cu alte moduri de transport, în special datorită unei rețele adecvate de terminale, inclusiv în porturile maritime și interioare.

([1]) A se vedea anexa III la Decizia nr. 661/2010/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 204, 5.8.2010, p. 1).

▼B

Articolul 5

Selectarea coridoarelor suplimentare de transport de marfă

(1) Fiecare stat membru care are frontieră feroviară cu alt stat membru participă la instituirea a cel puțin un coridor de transport de marfă, cu excepția cazului în care această obligație a fost deja îndeplinită în temeiul articolului 3.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), la solicitarea venită din partea unui stat membru, statele membre participă la instituirea coridorului de transport de marfă, astfel cum este menționat la alineatul respectiv, sau la prelungirea unui coridor existent, pentru a permite unui stat membru vecin să își îndeplinească obligația în temeiul alineatului respectiv.

(3) Fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în temeiul articolului 7 din Directiva 91/440/CEE, în cazul în care un stat membru consideră, după ce a furnizat o analiză socioeconomică, că instituirea unui coridor de transport de marfă nu ar fi în interesul solicitanților care ar putea utiliza coridorul de transport de marfă sau nu ar aduce beneficii socioeconomice semnificative sau ar reprezenta o sarcină disproporționată, statul membru în cauză nu este obligat să participe astfel cum se menționează la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, sub rezerva unei decizii a Comisiei, hotărând în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 21 alineatul (2).

(4) Un stat membru nu este obligat să participe astfel cum se menționează la alineatele (1) și (2), în cazul în care dispune de o rețea feroviară al cărei ecartament este diferit de cel al principalei rețele feroviare din cadrul Uniunii.

(5) Instituirea unui coridor de transport de marfă este propusă de către statele membre în cauză. În acest scop, ele transmit în comun Comisiei o scrisoare de intenție conținând o propunere elaborată după consultarea administratorilor de infrastructură și a solicitanților în cauză, ținând seama de criteriile stabilite la articolul 4.

Pentru a-și îndeplini obligația care le revine în temeiul alineatelor (1) și (2), statele membre în cauză transmit în comun Comisiei o scrisoare de intenție până la 10 noiembrie 2012.

(6) Comisia examinează propunerile de instituire a unui coridor de transport de marfă menționate la alineatul (5) și, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 21 alineatul (3), adoptă o decizie privind conformitatea acestor propuneri cu prezentul articol în termen de cel mult nouă luni de la transmiterea propunerilor.

(7) Statele membre în cauză instituie coridorul de transport de marfă în termen de cel mult doi ani de la decizia Comisiei menționată la alineatul (6).

Articolul 6

Modificarea coridoarelor suplimentare de transport de marfă

(1) Coridoarele de transport de marfă menționate la articolul 5 pot fi modificate pe baza unei propuneri comune din partea statelor membre în cauză adresate Comisiei după consultarea administratorilor de infrastructură și a solicitanților în cauză.

▼B

(2) În conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 21 alineatul (3), Comisia adoptă o decizie privind propunerea, ținând seama de criteriile prevăzute la articolul 4.

Articolul 7

Reconcilierea

Atunci când două sau mai multe state membre vizate nu se pot pune de acord în legătură cu instituirea sau modificarea unui coridor de transport de marfă care implică infrastructura feroviară situată pe teritoriul lor, Comisia, la solicitarea unuia dintre statele membre respective, consultă comitetul menționat la articolul 21 cu privire la acest subiect. Avizul Comisiei se transmite statelor membre în cauză. Statele membre în cauză iau în considerare acest aviz în vederea găsirii unei soluții și iau o decizie pe baza consimțământului reciproc.

Articolul 8

Guvernarea coridoarelor de transport de marfă

(1) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, statele membre în cauză stabilesc un comitet executiv responsabil cu definirea obiectivelor generale ale coridorului de transport de marfă, supravegherea și luarea măsurilor prevăzute explicit la alineatul (7) din prezentul articol și la articolele 9 și 11, la articolul 14 alineatul (1) și la articolul 22. Comitetul executiv este alcătuit din reprezentanți ai autorităților statelor membre în cauză.

(2) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, administratorii de infrastructură vizați și, după caz, organismele de alocare menționate la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE stabilesc un consiliu de administrație responsabil cu luarea măsurilor prevăzute explicit la alineatele (5), (7), (8) și (9) din prezentul articol și la articolele 9-12, la articolul 13 alineatul (1), la articolul 14 alineatele (2), (6) și (9), la articolul 16 alineatul (1), la articolul 17 alineatul (1) și la articolele 18 și 19 din prezentul regulament. Consiliul de administrație este alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură.

(3) Statele membre și administratorii de infrastructură interesați de un coridor de transport de marfă cooperează în limitele menționate la alineatele (1) și (2), pentru a asigura dezvoltarea coridorului de transport de marfă în conformitate cu planul de punere în aplicare a acestuia.

(4) Comitetul executiv ia deciziile pe baza consimțământului reciproc al reprezentanților autorităților statelor membre în cauză.

(5) Consiliul de administrație ia deciziile, inclusiv deciziile privind personalitatea sa juridică, constituirea structurii sale organizaționale, resursele și personalul pe baza consimțământului reciproc al administratorilor de infrastructură în cauză. Consiliul de administrație poate fi o entitate juridică independentă. El poate fi constituit sub forma unui grup european de interes economic în sensul Regulamentului (CEE) nr. 2137/85 al Consiliului din 25 iulie 1985 privind Grupul European de Interes Economic (GEIE) ([1]).

(6) Responsabilitățile comitetului executiv și ale consiliului de administrație nu aduc atingere independenței administratorilor de infrastructură, astfel cum este prevăzut la articolul 4 alineatul (2) din Directiva 91/440/CEE.

([1]) JO L 199, 31.7.1985, p. 1.

▼B

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

(8) Consiliul de administrație instituie un grup consultativ suplimentar, format din întreprinderile feroviare care sunt interesate de utilizarea coridorului de transport de marfă. Acest grup consultativ poate emite un aviz privind orice propunere a consiliului de administrație care are consecințe pentru aceste întreprinderi. Acest grup consultativ poate, de asemenea, să emită avize din proprie inițiativă. Consiliul de administrație ține seama de orice astfel de avize.

(9) Consiliul de administrație coordonează, în conformitate cu planurile de desfășurare naționale și europene, utilizarea aplicațiilor informatice interoperabile sau a unor soluții alternative care pot deveni disponibile în viitor pentru a trata cererile de trase internaționale și a gestiona traficul internațional în cadrul coridorului de transport de marfă.

Articolul 9

Măsuri de punere în aplicare a planului de coridor de transport de marfă

(1) Consiliul de administrație întocmește un plan de punere în aplicare cu cel puțin șase luni înainte de a activa coridorul de transport de marfă și îl transmite comitetului executiv spre aprobare. Acest plan cuprinde:

(a) o descriere a caracteristicilor coridorului de transport de marfă, inclusiv blocajele, precum și programul de măsuri necesare creării coridorului de transport de marfă;

(b) elementele esențiale ale studiului prevăzut la alineatul (3);

(c) obiectivele coridoarelor de transport de marfă, în special în ceea ce privește performanța coridorului de transport de marfă, exprimată în calitate a serviciului și capacitate a coridorului de transport de marfă, în conformitate cu dispozițiile articolului 19;

(d) planul de investiții menționat la articolul 11; și

(e) măsurile de punere în aplicare a dispozițiilor articolelor 12-19.

(2) Consiliul de administrație revizuiește periodic planul de punere în aplicare, ținând seama de progresele înregistrate în implementarea sa, piața de transport feroviar de mărfuri pe coridorul de transport de marfă și performanțele evaluate conform obiectivelor prevăzute la alineatul (1) litera (c).

(3) Consiliul de administrație realizează și actualizează periodic un studiu privind piața transporturilor legat de evoluțiile constatate și preconizate privind traficul pe coridorul de transport de marfă, rezultate în urma instituirii acestuia, care se referă la diferitele tipuri de trafic, atât în privința transportului de marfă, cât și a transportului de călători. Acest studiu revizuiește, de asemenea, dacă este necesar, costurile și beneficiile socioeconomice care decurg din instituirea coridorului de transport de marfă.

▼B

(4) Planul de punere în aplicare ține seama de dezvoltarea terminalelor pentru a răspunde nevoilor transportului feroviar de marfă care se desfășoară pe coridorul de transport de marfă, în special în calitate de noduri intermodale de-a lungul coridoarelor de transport de marfă.

(5) Consiliul de administrație ia măsuri, după caz, pentru a coopera cu administrațiile regionale și/sau locale cu privire la planul de punere în aplicare.

Articolul 10

Consultarea solicitanților

Consiliul de administrație introduce mecanisme de consultare în vederea unei participări corespunzătoare a solicitanților care ar putea utiliza coridorul de transport de marfă. În special, acesta se asigură că solicitanții sunt consultați înainte ca planul de implementare prevăzut la articolul 9 să fie transmis comitetului executiv.

CAPITOLUL III

INVESTIȚII PENTRU CORIDORUL DE TRANSPORT DE MARFĂ

Articolul 11

Planificarea investițiilor

(1) Consiliul de administrație întocmește și revizuiește periodic un plan de investiții, care include detalii privind investițiile orientative pe termen mediu și lung pentru infrastructurile din coridorul de transport de marfă, și îl transmite comitetului executiv spre aprobare. Acest plan cuprinde:

(a) lista proiectelor prevăzute pentru extinderea, reînnoirea sau reamenajarea infrastructurilor feroviare și a echipamentelor acestora existente de-a lungul coridorului de transport de marfă, precum și necesitățile financiare aferente și sursele de finanțare;

(b) un plan de amenajare legat de sistemele interoperabile de-a lungul coridorului de transport de marfă care satisface cerințele esențiale și specificațiile tehnice de interoperabilitate aplicabile rețelei, astfel cum sunt definite în Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate [1]. Acest plan de amenajare se întemeiază pe o analiză cost-beneficiu a utilizării sistemelor interoperabile;

(c) un plan privind gestionarea capacității trenurilor de marfă care pot circula pe coridorul de transport de marfă, care să includă îndepărtarea blocajelor identificate. Acest plan se poate baza pe îmbunătățirea gestionării vitezei, creșterea lungimii, a gabaritului de încărcare și a încărcăturii transportate sau a sarcinii pe osie autorizate pentru trenurile care circulă pe coridorul de transport de marfă; și

(d) după caz, o trimitere la contribuția Uniunii avută în vedere în temeiul programelor financiare ale Uniunii.

[1] JO L 191, 18.7.2008, p. 1.

▼B

(2) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere competenței statelor membre cu privire la planificarea și finanțarea infrastructurii feroviare.

Articolul 12

Coordonarea lucrărilor

Consiliul de administrație coordonează și asigură publicarea într-un singur loc, de o manieră potrivită și conform unui calendar corespunzător, programarea desfășurării tuturor lucrărilor privind infrastructura și echipamentele aferente care ar limita capacitatea disponibilă a coridorului de transport de marfă.

CAPITOLUL IV

ADMINISTRAREA CORIDORULUI DE TRANSPORT DE MARFĂ

Articolul 13

Ghișeul unic pentru solicitarea capacității de infrastructură

(1) Consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă desemnează sau instituie un organism comun care oferă solicitanților posibilitatea de a solicita și de a primi răspunsuri într-un singur loc și în cadrul unei singure operațiuni cu privire la capacitatea de infrastructură pentru trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul coridorului de transport de marfă (denumit în continuare „ghișeu unic”).

(2) Ghișeul unic oferă, de asemenea, în calitate de instrument de coordonare, informații de bază privind alocarea capacității de infrastructură, inclusiv informațiile menționate la articolul 18. Acesta arată capacitatea de infrastructură disponibilă în momentul depunerii cererii, precum și caracteristicile sale în conformitate cu parametri predefiniți, cum ar fi viteza, lungimea, gabaritul de încărcare sau sarcina pe osie autorizată pentru trenurile care circulă pe coridorul de transport de marfă.

(3) Ghișeul unic decide cu privire la cererile referitoare la trasele prestabilite menționate la articolul 14 alineatul (3) și pentru rezerva de capacitate menționată la articolul 14 alineatul (5). Acesta alocă capacitatea în conformitate cu regulile referitoare la alocarea capacității, astfel cum au fost stabilite în Directiva 2001/14/CE. Ghișeul unic informează fără întârziere administratorii de infrastructură competenți cu privire la aceste cereri și la decizia luată.

(4) Pentru orice cerere de capacități de infrastructură care nu poate fi onorată în conformitate cu alineatul (3), ghișeul unic retransmite fără întârziere cererea privind capacitatea de infrastructură administratorilor de infrastructură competenți și, după caz, organismelor de alocare menționate la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE, care iau o decizie privind cererea în conformitate cu articolul 13 și capitolul III din directiva menționată și comunică ghișeului unic decizia respectivă în vederea unei prelucrări ulterioare.

▼B

(5) Activitățile ghișeului unic se desfășoară de o manieră transparentă și nediscriminatorie. În acest sens, se ține un registru care este pus fără restricții la dispoziția tuturor părților interesate. Acesta indică datele la care au fost prezentate cererile, numele solicitanților, detalii privind documentele furnizate de aceștia și privind incidentele care au avut loc. Aceste activități fac obiectul controlului organismelor de control, în conformitate cu articolul 20.

Articolul 14

Capacitatea alocată trenurilor de marfă

(1) Comitetul executiv definește cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE.

(2) Consiliul de administrație evaluează necesitatea de capacitate care trebuie alocată trenurilor de marfă care circulă pe coridorul de transport de marfă ținând seama de studiul privind piața transporturilor menționat la articolul 9 alineatul (3) din prezentul regulament, cererile de capacitate de infrastructură legate de graficele de circulație trecute și actuale și acordurile-cadru.

(3) Pe baza evaluării menționate la alineatul (2) din prezentul articol, administratorii de infrastructură ai coridorului de transport de marfă definesc și organizează în comun trase internaționale prestabilite pentru trenurile de marfă urmând procedura menționată la articolul 15 din Directiva 2001/14/CE, recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători. Aceștia facilitează timpii de parcurs, frecvențele, timpii de plecare și de sosire, precum și rutele potrivite pentru serviciile de transport de marfă în vederea creșterii transportului de bunuri efectuat de trenurile de marfă care circulă în coridorul de transport de marfă. Aceste trase prestabilite se publică cel târziu cu trei luni înainte de data limită a primirii cererilor de capacitate menționate în anexa III din Directiva 2001/14/CE. Administratorii de infrastructură ai mai multor coridoare de transport de marfă pot, dacă este necesar, să coordoneze trase internaționale prestabilite care oferă capacități pe coridoarele de transport în cauză.

(4) Aceste trase prestabilite sunt alocate în primul rând trenurilor de marfă care traversează cel puțin o frontieră.

(5) În cazul în care acest lucru este justificat de o nevoie a pieței și de evaluarea menționată la alineatul (2) din prezentul articol, administratorii de infrastructură stabilesc în comun rezerva de capacitate pentru trenurile internaționale de marfă care circulă pe coridoarele de transport de marfă, recunoscând nevoia de capacități a altor tipuri de transport, inclusiv transportul de călători, și mențin această rezervă disponibilă în cadrul graficului lor final de lucru pentru a permite un răspuns rapid și adecvat la solicitările ad-hoc de capacități, astfel cum se prevede la articolul 23 din Directiva 2001/14/CE. Aceste capacități sunt rezervate până la un termen înaintea orarului planificat, conform deciziei consiliului de administrație. Acest termen nu poate depăși 60 de zile.

▼B

(6) Consiliul de administrație promovează coordonarea normelor de prioritate privind alocarea capacităților pe coridorul de transport de marfă.

(7) Administratorii de infrastructură pot include în condițiile lor de utilizare o taxă pentru trasele alocate, dar care rămân neutilizate. Cuantumul acestei taxe trebuie să fie adecvat, disuasiv și eficient.

(8) Cu excepția situațiilor de forță majoră, inclusiv al unor lucrări urgente și de neprevăzut de importanță critică pentru siguranță, o trasă alocată unei operațiuni de transport de marfă în temeiul prezentului articol nu poate fi anulată cu mai puțin de două luni înaintea orei sale planificate din graficul de circulație dacă solicitantul respectiv nu își dă acordul în acest sens. Într-un astfel de caz, administratorul de infrastructură vizat face efortul de a propune solicitantului o trasă de o calitate și o fiabilitate echivalente, pe care solicitantul are dreptul de a o accepta sau de a o refuza. Prezenta dispoziție nu aduce atingere niciunui drept pe care solicitantul l-ar putea avea în temeiul unui contract, astfel cum se menționează la articolul 19 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE. În orice caz, solicitantul poate sesiza în acest sens organismul de control competent menționat la articolul 20 din prezentul regulament.

(9) Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă și grupul consultativ menționat la articolul 8 alineatul (7) stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime a alocării capacităților între administratorii de infrastructură, atât pentru cererile prevăzute la articolul 13 alineatul (1), cât și pentru cererile primite de către administratorii de infrastructură în cauză. Aceasta ține seama, de asemenea, de accesul la terminale.

(10) La alineatele (4) și (9) din prezentul articol, referirile la administratorii de infrastructură includ, după caz, organismele de alocare menționate la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14/CE.

Articolul 15

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, cum ar fi expeditorii, expeditorii de marfă și operatorii de transport combinat, pot solicita trasele prestabilite specificate la articolul 14 alineatul (3) și rezerva de capacitate specificată la articolul 14 alineatul (5). Pentru a folosi o astfel de trasă pentru transportul de marfă pe coridorul de transport de marfă, acești solicitanți desemnează o întreprindere feroviară care să încheie un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 10 alineatul (5) din Directiva 91/440/CEE.

Articolul 16

Gestionarea traficului

(1) Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă stabilește proceduri de coordonare a gestionării traficului de-a lungul coridorului de transport de marfă. Consiliile de administrație ale coridoarelor interconectate de transport de marfă stabilesc proceduri de coordonare a traficului de-a lungul acestor coridoare de transport de marfă.

▼B

(2) Administratorii de infrastructură ai coridorului de transport de marfă și grupul consultativ menționat la articolul 8 alineatul (7) stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime între exploatarea infrastructurii feroviare și exploatarea terminalelor.

Articolul 17

Gestionarea traficului în cazul unor perturbări

(1) Consiliul de administrație adoptă obiective comune de punctualitate și/sau orientări pentru gestionarea traficului în cazul unor perturbări ale circulației trenurilor pe coridorul de transport de marfă.

(2) Fiecare administrator de infrastructură vizat elaborează norme de prioritate pentru gestionare între diferitele tipuri de trafic din partea din coridoarele de transport de marfă aflată sub responsabilitatea respectivului administrator de infrastructură, în conformitate cu obiectivele comune și/sau orientările menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Aceste norme de prioritate sunt publicate în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 3 din Directiva 2001/14/CE.

(3) Principiile de stabilire a normelor de prioritate prevăd cel puțin că trasa menționată la articolul 14 alineatele (3) și (4), alocată trenurilor de marfă care își respectă ora planificată din graficul de circulație, nu trebuie modificată, în măsura posibilului. Principiile de stabilire a normelor de prioritate vizează reducerea la minimum a timpului de recuperare general al rețelei în ceea ce privește necesitățile tuturor tipurilor de transport. În acest scop, administratorii de infrastructură pot coordona gestionarea între diferitele tipuri de trafic de-a lungul mai multor coridoare de transport de marfă.

Articolul 18

Informații cu privire la condițiile de utilizare a coridorului de transport de marfă

Consiliul de administrație elaborează, actualizează periodic 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 prevăzute la articolul 3 din Directiva 2001/14/CE;

(b) lista și caracteristicile terminalelor, îndeosebi informațiile referitoare la condițiile și modalitățile de acces la terminale;

(c) informații referitoare la procedurile menționate la articolele 13-17 din prezentul regulament; și

(d) planul de punere în aplicare.

Articolul 19

Calitatea serviciului pe coridorul de transport de marfă

(1) Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă promovează compatibilitatea între sistemele de creștere a performanței de-a lungul coridorului de transport de marfă, menționate la articolul 11 din Directiva 2001/14/CE.

▼B

(2) Consiliul de administrație monitorizează performanța serviciilor feroviare de transport de marfă pe coridorul de transport de marfă și publică anual rezultatele acestei monitorizări.

(3) Consiliul de administrație efectuează un studiu asupra nivelului de satisfacție al utilizatorilor coridorului de transport de marfă și publică anual rezultatele acestui studiu.

Articolul 20

Organismele de control

(1) Organismele de control menționate la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE cooperează pentru monitorizarea concurenței pe coridorul feroviar de transport de marfă. Acestea asigură îndeosebi accesul nediscriminatoriu la coridor și constituie organismele de sesizare prevăzute la articolul 30 alineatul (2) din directiva menționată. Acestea schimbă informațiile necesare obținute de la administratorii de infrastructură și de la alte părți interesate.

(2) Pentru a promova o concurență liberă și loială de-a lungul coridoarelor de transport de marfă, statele membre se străduiesc să instituie un nivel comparabil de control. Organismele de control sunt ușor accesibile pentru operatorii de pe piață și sunt capabile să ia decizii în mod independent și eficient.

(3) În cazul unei reclamații adresate unui organism de control de către un solicitant în ceea ce privește serviciile internaționale de transport feroviar de marfă sau în cadrul unei inițiative de investigații (din proprie inițiativă) a unui organism de control, acest organism de control consultă organismele de control ale tuturor celorlalte state membre pe teritoriul cărora trece trasa internațională pentru transport de marfă pentru respectivul tren de marfă și solicită acestora toate informațiile necesare înainte de a lua o decizie.

(4) Organismele de control consultate în temeiul alineatului (3) furnizează toate informațiile pe care ele însele au dreptul să le solicite în virtutea legislației lor naționale organismului de control vizat. Aceste informații pot fi utilizate numai în scopul soluționării reclamațiilor sau investigațiilor menționate la alineatul (3).

(5) Organismul de control care primește reclamația sau care a inițiat investigația (din proprie inițiativă) transferă informațiile pertinente organismului de control competent, pentru ca acesta să ia măsuri cu privire la părțile implicate.

(6) Orice reprezentanți asociați ai administratorilor de infrastructură în sensul articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE asigură furnizarea fără întârziere a tuturor informațiilor necesare în scopul soluționării reclamațiilor sau în scopul investigației menționate la alineatul (3) din prezentul articol și solicitate de către organismul de control al statului membru unde își are sediul reprezentantul asociat. Acest organism de control are dreptul să transmită astfel de informații privind trasa feroviară internațională vizată organismelor de control menționate la alineatul (3) din prezentul articol.

▼B

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 21

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul prevăzut la articolul 11a din Directiva 91/440/CEE.

(2) Atunci când se face trimitere 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 trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

Articolul 22

Monitorizarea punerii în aplicare

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

Articolul 23

Raport

Comisia examinează periodic aplicarea prezentului regulament. Aceasta prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, prima dată la 10 noiembrie 2015 și ulterior o dată la trei ani.

Articolul 24

Măsuri tranzitorii

Prezentul regulament nu se aplică Republicii Cipru și Maltei, atât timp cât pe teritoriile acestora nu este instituit un sistem feroviar.

Articolul 25

Intrarea în vigoare

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

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

▼**M1**

ANEXA

LISTA CORIDOARELOR INITIALE DE TRANSPORT DE MARFĂ

	State membre	Rute principale ([1])	Înființarea de coridoare de transport de marfă:
„Rin - alpin”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milan- Genoa	până la 10 noiembrie 2013
„Marea Nordului - mediteraneean”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	până la 10 noiembrie 2013
„Scandinav-mediteraneean”	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/ Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	până la 10 noiembrie 2015
„Atlantic”	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	până la 10 noiembrie 2013
„Baltic – adriatic”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/ Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	până la 10 noiembrie 2015
„Mediteraneean”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/ Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (frontiera Ungaria-Ucraina)	până la 10 noiembrie 2013
„Orient/Est-mediteraneean”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Vienna/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (frontiera Bulgaria-Turcia)/ Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	până la 10 noiembrie 2013

▼**M1**

	State membre	Rute principale ([1])	Înființarea de coridoare de transport de marfă:
„Marea Nordului - baltic” ([°])	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven ([+])/Bremerhaven/Hamburg ([+])/ Amsterdam ([+])/ Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (frontiera Polonia-Belarus) /Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	până la 10 noiembrie 2015
„Rin – Dunăre” ([‡])	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Brașov/Craiova-București-Constanța Čierna și Tisou (frontiera Slovacia-Ucraina)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	până la 10 noiembrie 2020

([1]) „/” înseamnă rute alternative. În conformitate cu orientările TEN-T, coridoarele atlantic și mediteraneean ar trebui completate în viitor cu axa de transport de marfă Sines/Algeciras-Madrid-Paris, care traversează zona centrală a Pirineilor prin intermediul unui tunel de joasă altitudine.

([+]) Rutele marcate prin [+] se includ în coridoarele respective în termen de 3 ani de la data înființării stabilite în prezentul tabel. Structurile existente definite la articolul 8 și la articolul 13 alineatul (1) din prezentul regulament se ajustează în funcție de participarea suplimentară, la coridoarele respective, a unor state membre și a unor gestionari de infrastructură. Aceste includeri se bazează pe studii de piață și iau în considerare aspectul pe care îl reprezintă transportul existent de călători și de marfă, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din prezentul regulament.

(*) Rutele marcate prin * se includ în coridoarele respective în termen de 5 ani de la data înființării stabilite în prezentul tabel. Structurile existente definite la articolul 8 și la articolul 13 alineatul (1) din prezentul regulament se ajustează în funcție de participarea suplimentară, la coridoarele respective, a unor state membre și a unor gestionari de infrastructură. Aceste includeri se bazează pe studii de piață și iau în considerare aspectul pe care îl reprezintă transportul existent de călători și de marfă, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din prezentul regulament.

([°]) Până la realizarea unei linii Rail Baltica cu ecartament nominal de 1435 mm, la înființarea și operarea acestui coridor se iau în considerare caracteristicile diferitelor sisteme de ecartament.

([‡]) Înființarea acestui coridor se bazează pe studii de piață și ia în considerare aspectul pe care îl reprezintă transportul existent de călători și de marfă, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din prezentul regulament. Tronsonul „Čierna și Tisou (frontiera Slovacia-Ucraina)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha” se înființează până la 10 noiembrie 2013.