

Bruxelles, 3 iulie 2024
(OR. en)

10678/24

**Dosar interinstituțional:
2023/0271(COD)**

**CODEC 1438
TRANS 275
PE 169**

NOTĂ DE INFORMARE

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 – Rezultatul primei lecturi a Parlamentului European (Strasbourg, 11-14 martie 2024)

I. INTRODUCERE

Raportoarea, Tilly METZ (Verts/ALE, LU), a prezentat, în numele Comisiei pentru transport și turism (TRAN), un raport privind propunerea de regulament sus-menționată, care conținea 263 de amendamente (amendamentele 1-263) la propunere. Nu au fost depuse alte amendamente.

II. VOT

Cu ocazia votului din 12 martie 2024, Parlamentul European a adoptat în cadrul ședinței plenare amendamentele 1-263 la propunerea de regulament.

Propunerea Comisiei astfel modificată reprezintă poziția Parlamentului în primă lectură, care este cuprinsă în rezoluția legislativă a acestuia, astfel cum figurează în anexa la prezenta notă.

P9_TA(2024)0127

Utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, modificarea Directivei 2012/34/UE și abrogarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010

Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 12 martie 2024 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2023)0443),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0304/2023),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 25 octombrie 2023¹,
 - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 1 februarie 2024²,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0069/2024),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
 3. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

¹ JO C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă¹⁵ stabilește etape principale care au scopul de a ghida sistemul de transport al Uniunii către realizarea obiectivelor privind o mobilitate durabilă, inteligentă și rezilientă. Aceasta preconizează că traficul feroviar de marfă ar trebui să crească cu 50 % până în 2030 și să se dubleze până în 2050; traficul pe calea ferată de mare viteză ar trebui să se dubleze până în 2030 și să se tripleze până în 2050, iar călătoriile colective programate cu o lungime mai mică de 500 km ar trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul Uniunii. Pentru a atinge aceste obiective, transportul feroviar trebuie să devină mai atractiv din punctul de vedere al accesibilității prețurilor, al fiabilității și al adaptării serviciilor la nevoile călătorilor și ale expeditorilor de mărfuri.

¹⁵ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, COM(2020) 789 final din 9 decembrie 2020.

Amendamentul

(2) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă¹⁵ stabilește etape principale care au scopul de a ghida sistemul de transport al Uniunii către realizarea obiectivelor privind o mobilitate durabilă, inteligentă și rezilientă. Aceasta preconizează că traficul feroviar de marfă ar trebui să crească cu 50 % până în 2030 și să se dubleze până în 2050; traficul pe calea ferată de mare viteză ar trebui să se dubleze până în 2030 și să se tripleze până în 2050, iar călătoriile colective programate cu o lungime mai mică de 500 km ar trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul Uniunii. Pentru a atinge aceste obiective, transportul feroviar trebuie să devină mai atractiv din punctul de vedere al accesibilității prețurilor, al fiabilității **și al accesibilității**, iar serviciile **trebuie să fie** mai bine adaptate la nevoile călătorilor și ale expeditorilor de mărfuri.

¹⁵ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, COM(2020) 789 final din 9 decembrie 2020.

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Obiectivul de bază al prezentului regulament este creșterea gradului de utilizare a infrastructurii feroviare și, astfel, creșterea ponderii modale a transportului feroviar. Cu toate acestea, prezentul regulament nu poate aborda singur obiectivele Uniunii în materie de decarbonizare și transfer modal. Atât statele membre, cât și Comisia ar trebui să continue să lucreze la numeroase alte elemente care pot contribui la creșterea în continuare atât a capacității de transport, cât și a capacității de infrastructură feroviare, cum ar fi gruparea traseelor feroviare, armonizarea vitezei, schimbarea eficientă a trenului de către pasageri, utilizarea unor trenuri mai lungi cu o sarcină mai mare pe osie, introducerea ERTMS armonizat în întreaga Europă, precum și operarea automată a trenurilor.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) Eficientizarea transportului feroviar cu scopul creșterii aspectului competitiv

multimodal dintre diferitele moduri de transport este importantă pentru a facilita un transfer modal substanțial și a atinge obiectivele stabilite în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă. Prin urmare, ar trebui luate în considerare, de asemenea, măsuri suplimentare de creștere a competitivității pe calea ferată, cum ar fi taxe mai mici de acces la calea ferată. Având în vedere creșterea cererii de capacitate feroviară atât din partea serviciilor de transport de călători, cât și din partea serviciilor de transport de marfă, vor fi necesare, de asemenea, investiții pentru realizarea acestor măsuri de consolidare a capacității.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 2 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2d) Obiectivele tranziției la transportul feroviar la nivelul UE necesită obiective naționale bazate pe planuri naționale concrete elaborate de statele membre urmând o abordare ascendentă.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5) Gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și a traficului

(5) Gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și a traficului

feroviar sunt esențiale pentru buna funcționare a sectorului feroviar. Operarea serviciilor de transport feroviar trebuie să fie planificată și coordonată cu atenție pentru a permite trenurilor cu caracteristici foarte diferite, cum ar fi viteza și distanța de frânare, să circule în siguranță pe aceleași linii de cale ferată. Gestionarea optimă a capacităților creează mai multe oportunități pentru serviciile de transport feroviar și sporește fiabilitatea acestora. Regulamentul ar trebui să ofere administratorilor de infrastructură suficientă flexibilitate pentru gestionarea eficace a capacităților, asigurându-se în același timp că toate întreprinderile feroviare sunt tratate fără discriminare în ceea ce privește accesul lor la rețea.

feroviar sunt esențiale pentru buna funcționare a sectorului feroviar. Operarea serviciilor de transport feroviar trebuie să fie planificată și coordonată cu atenție pentru a permite trenurilor cu caracteristici foarte diferite, cum ar fi viteza și distanța de frânare, să circule în siguranță pe aceleași linii de cale ferată. Gestionarea optimă a capacităților creează mai multe oportunități pentru serviciile de transport feroviar și sporește fiabilitatea acestora, ***cerință care este deosebit de importantă pentru dezvoltarea pieței trenurilor de noapte, precum și pentru obiectivul ambițios de a realiza tranziția transporturilor de mărfuri către transportul feroviar.*** Regulamentul ar trebui să ofere administratorilor de infrastructură suficientă flexibilitate pentru gestionarea eficace a capacităților, asigurându-se în același timp că toate întreprinderile feroviare sunt tratate fără discriminare în ceea ce privește accesul lor la rețea.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Directiva 2012/34/UE recunoaște dreptul statelor membre de a nu aplica normele privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară pentru anumite părți ale rețelei feroviare sau anumite servicii de transport feroviar, în cazul în care o astfel de excludere din domeniul de aplicare al dreptului Uniunii nu ar afecta funcționarea spațiului feroviar unic european. Aceste excluderi ar trebui să se aplice în continuare, iar statele membre ar

Amendamentul

(6) Directiva 2012/34/UE recunoaște dreptul statelor membre de a nu aplica normele privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară pentru anumite părți ale rețelei feroviare sau anumite servicii de transport feroviar, în cazul în care o astfel de excludere din domeniul de aplicare al dreptului Uniunii nu ar afecta funcționarea spațiului feroviar unic european. Aceste excluderi, ***deși sunt limitate în mod strict,*** ar trebui să se aplice

trebui să își păstreze dreptul de a solicita astfel de excluderi în viitor și în legătură cu prezentul regulament.

în continuare, iar statele membre ar trebui să își păstreze dreptul de a solicita astfel de excluderi în viitor și în legătură cu prezentul regulament.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) Normele și procedurile privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară ar trebui **să reflecte mai bine** nevoile tuturor segmentelor pieței feroviare. Ele ar trebui să țină seama în special de necesitatea de a asigura stabilitatea pe termen lung a capacității disponibile pentru serviciile de transport de călători și flexibilitatea pe termen scurt a traficului de marfă pentru a răspunde cererii pieței. Prin urmare, procesul de gestionare a capacităților nu ar trebui să mai fie axat pe un accent predominant anual, ci ar trebui să fie organizat în trei etape ulterioare ale planificării strategice a capacităților; programarea serviciilor de transport feroviar și alocarea capacităților și adaptarea și reprogramarea capacităților. Introducerea unor etape mai bine definite și structurate, care să prevadă posibilitatea unei planificări pe termen lung și a unei adaptări pe termen scurt a gestionării capacităților, ar aduce beneficii în special serviciilor care nu sunt ușor de planificat din timp sau care presupun o organizare mai complexă, cum ar fi trenurile de marfă și trenurile de călători transfrontaliere.

Amendamentul

(7) Normele și procedurile privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară ar trebui **să ia în considerare și să satisfacă** nevoile tuturor segmentelor pieței feroviare **într-un mod nediscriminatoriu**. Ele ar trebui să țină seama în special de necesitatea de a asigura stabilitatea pe termen lung a capacității disponibile pentru serviciile de transport de călători și flexibilitatea pe termen scurt a traficului de marfă pentru a răspunde cererii pieței. Prin urmare, procesul de gestionare a capacităților nu ar trebui să mai fie axat pe un accent predominant anual, ci ar trebui să fie organizat în trei etape ulterioare ale planificării strategice a capacităților; programarea serviciilor de transport feroviar și alocarea capacităților și adaptarea și reprogramarea capacităților. Introducerea unor etape mai bine definite și structurate, care să prevadă posibilitatea unei planificări pe termen lung și a unei adaptări pe termen scurt a gestionării capacităților, ar aduce beneficii în special serviciilor care nu sunt ușor de planificat din timp sau care presupun o organizare mai complexă, cum ar fi trenurile de marfă și trenurile de călători transfrontaliere, **inclusiv trenurile de noapte**.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) O parte din ce în ce mai mare a rețelei feroviare a Uniunii este fie saturată, fie aproape saturată și nu poate răspunde nevoilor de capacități de infrastructură feroviară ale tuturor solicitanților și nu poate susține creșterea în continuare a volumului transportului feroviar. Se preconizează că dezvoltarea infrastructurii și digitalizarea, în conformitate cu specificația tehnică de interoperabilitate elaborată în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului, în special Sistemul european de management al traficului feroviar („ERTMS”), vor duce la o creștere a capacităților disponibile pe termen mediu și lung. Cu toate acestea, administratorii de infrastructură vor trebui să stabilească priorități pentru utilizarea tronsoanelor saturate. Fără a se aduce atingere principiilor generale privind prioritatea stabilite de statele membre în cadrul alocării capacităților de infrastructură, administratorii de infrastructură ar trebui să ia decizii cu privire la priorități utilizând metodologii transparente și armonizate care să clarifice modul în care factorii sociali, economici și de mediu au fost luați în considerare și le afectează decizia.

Amendamentul

(8) O parte din ce în ce mai mare a rețelei feroviare a Uniunii este fie saturată, fie aproape saturată și nu poate răspunde nevoilor de capacități de infrastructură feroviară ale tuturor solicitanților și nu poate susține creșterea în continuare a volumului transportului feroviar. Se preconizează că dezvoltarea infrastructurii și digitalizarea, în conformitate cu specificația tehnică de interoperabilitate elaborată în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}, în special Sistemul european de management al traficului feroviar („ERTMS”), vor duce la o creștere a capacităților disponibile pe termen mediu și lung. Cu toate acestea, administratorii de infrastructură vor trebui să stabilească priorități pentru utilizarea tronsoanelor saturate. Fără a se aduce atingere principiilor generale privind prioritatea stabilite de statele membre în cadrul alocării capacităților de infrastructură, administratorii de infrastructură ar trebui să ia decizii cu privire la priorități utilizând metodologii transparente și armonizate care să clarifice modul în care factorii sociali, economici și de mediu au fost luați în considerare și le afectează decizia.

Aceste criterii socioeconomice și de mediu ar trebui să se bazeze pe metode acceptate și pe cele mai bune cunoștințe disponibile. Prin urmare, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte un act delegat care să stabilească procedurile, criteriile și metodologiile. Atunci când

pregătește respectivul act delegat, Comisia ar trebui să coopereze cu Rețeaua europeană a administratorilor de infrastructură (ENIM) și cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) instituită prin Regulamentul (UE) 2016/796.

^{1a} Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L 138, 26.5.2016, p. 1).

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) Capacitatea existentă de infrastructură feroviară nu este suficientă pentru atingerea obiectivelor Uniunii pentru 2030 și 2050 privind trecerea la transportul feroviar. De fapt, între 1990 și 2021, rețeaua feroviară din Uniune s-a redus cu peste 12 000 km. Realizarea obiectivelor Uniunii în materie de transfer modal depinde în primul rând de creșterea eficienței feroviare și de consolidarea capacității feroviare, aceasta din urmă necesitând investiții pentru întreținerea, reînnoirea și construirea de noi infrastructuri feroviare. Aceasta include valorificarea bugetelor naționale, a Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) creat prin Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului^{1a} și a investițiilor private pentru a aborda

legăturile lipsă esențiale și a reduce blocajele, precum și pentru a asigura niveluri corespunzătoare de finanțare pentru întreținere. În special, statele membre ar trebui să împiedice degradarea infrastructurii feroviare și să reducă la minimum impactul posibilelor restricții de capacitate prin asigurarea unei finanțări adecvate, stabile și în timp util pe termen lung prin intermediul unor acorduri multianuale de performanță care ar trebui încheiate între statul membru și administratorul de infrastructură pentru o perioadă de cel puțin cinci ani.

^{1a} Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 (JO L 249, 14.7.2021, p. 38).

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(9) Planificarea strategică a capacităților ar trebui să îmbunătățească utilizarea infrastructurii feroviare prin anticiparea cererii de servicii de transport feroviar și prin luarea în considerare a dezvoltării, reînnoirii și întreținerii planificate a infrastructurii. Aceasta ar trebui să asigure alocarea capacităților de infrastructură feroviară într-un mod care să maximizeze valoarea serviciilor de transport feroviar

Amendamentul

(9) Planificarea strategică a capacităților ar trebui să îmbunătățească utilizarea infrastructurii feroviare prin anticiparea cererii de servicii de transport feroviar și prin luarea în considerare a dezvoltării, reînnoirii și întreținerii planificate a infrastructurii. Aceasta ar trebui să asigure alocarea capacităților de infrastructură feroviară într-un mod care să maximizeze valoarea serviciilor de transport feroviar

pentru societate. Administratorii de infrastructură ar trebui să se asigure că planificarea strategică oferă din ce în ce mai multe detalii cu privire la capacitățile disponibile și că aceasta constituie baza pentru alocarea capacităților.

pentru societate, ***ținând cont de impacturile socioeconomice și de cele legate de mediu.*** Administratorii de infrastructură ar trebui să se asigure că planificarea strategică oferă din ce în ce mai multe detalii cu privire la capacitățile disponibile și că aceasta constituie baza pentru alocarea capacităților. ***Solicitanții, Platforma feroviară europeană (ERP), clienții serviciilor de transport feroviar și asociațiile acestora, autoritățile publice ale Uniunii și autoritățile publice naționale ar trebui să fie consultați în cursul planificării strategice și ar trebui să aibă posibilitatea de a contribui la studiul „Analiza evoluțiilor preconizate ale pieței transporturilor, astfel cum se menționează la articolul 15” și de a oferi observații independente cu privire la constatări.***

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Atunci când alocă capacități, administratorii de infrastructură ar trebui să respecte planurile strategice de furnizare a capacităților și, în același timp, să asigure alocarea capacităților în conformitate cu cererea pieței, într-un mod echitabil și nediscriminatoriu. În acest scop, ***anumite*** cereri de capacitate pot fi refuzate, iar planul de furnizare a capacităților trebuie actualizat periodic pentru a reflecta cererea reală.

Amendamentul

(11) Atunci când alocă capacități, administratorii de infrastructură ar trebui să respecte planurile strategice de furnizare a capacităților și, în același timp, să asigure alocarea capacităților în conformitate cu cererea pieței, într-un mod echitabil și nediscriminatoriu. În acest scop, ***anumitor*** cereri de capacitate ***li se poate oferi o capacitate alternativă sau, dacă nu există o altă posibilitate,*** pot fi refuzate, iar planul de furnizare a capacităților trebuie actualizat periodic pentru a reflecta cererea reală.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Pe mai multe piețe feroviare naționale, administratorul de infrastructură este parte a unei societăți holding integrate pe verticală, cu unul sau mai mulți operatori de transport de călători și de marfă. În timpul alocării capacității pentru aceste întreprinderi feroviare, pentru buna funcționare a pieței este extrem de important ca respectiva capacitate să fie alocată într-un mod echitabil, rezonabil și nediscriminatoriu. În special, informațiile sensibile împărtășite administratorului de infrastructură ca parte din procesul de alocare a capacităților ar trebui să fie considerate confidențiale.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12) Diferitele segmente ale pieței feroviare au posibilități diferite de a-și anticipa nevoile în materie de capacități de infrastructură feroviară. Este posibil ca unii furnizori de servicii de transport de marfă, în special, să nu fie în măsură să își identifice nevoile în materie de capacitate în timp util pentru a fi incluși în graficul de circulație, adică în planul anual pentru circulația trenurilor și a materialului rulant,

(12) Diferitele segmente ale pieței feroviare au posibilități diferite de a-și anticipa nevoile în materie de capacități de infrastructură feroviară. Este posibil ca unii furnizori de servicii de transport de marfă, în special, să nu fie în măsură să își identifice nevoile în materie de capacitate în timp util pentru a fi incluși în graficul de circulație, adică în planul anual pentru circulația trenurilor și a materialului rulant,

și ar putea să nu se încadreze în programul anual al acestuia. Prin urmare, administratorii de infrastructură ar trebui să fie în măsură să ofere capacități suficiente din punct de vedere calitativ și cantitativ și pentru serviciile de transport feroviar care au o cerere instabilă, sunt organizate într-un termen relativ scurt, includ mai mult de o singură cursă a trenurilor și pot circula în mod repetat pe o perioadă care poate să nu coincidă cu durata perioadei de valabilitate a graficului de circulație.

și ar putea să nu se încadreze în programul anual al acestuia. Prin urmare, administratorii de infrastructură ar trebui să fie în măsură să ofere capacități suficiente din punct de vedere calitativ și cantitativ și pentru serviciile de transport feroviar care au o cerere instabilă, sunt organizate într-un termen relativ scurt, includ mai mult de o singură cursă a trenurilor și pot circula în mod repetat pe o perioadă care poate să nu coincidă cu durata perioadei de valabilitate a graficului de circulație. **Acest tip de ofertă de capacitate ar putea fi oferit, de asemenea, într-un pachet de trasee minime de tren nerezervate, calculate în prealabil, care pot fi apoi alocate într-un termen scurt.**

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12a) Statele membre utilizează practici diferite pentru planificarea calendarului, iar aceste concepte ar trebui luate în considerare în planificarea strategică a capacităților. Aceste practici necesită o coordonare sporită între administratorii de infrastructură la nivel transfrontalier, în special atunci când administratorul de infrastructură planifică în prealabil capacitatea prin utilizarea calendarelor integrate de tip „clock-face”.

Amendamentul 15

Propunere de regulament

Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) O parte semnificativă a transportului feroviar de marfă este de lung parcurs și necesită coordonarea transfrontalieră a administratorilor de infrastructură. Obiectivul de politică de creștere a traficului feroviar se bazează și pe creșterea serviciilor de transport transfrontalier de călători. Pentru a facilita și a promova creșterea traficului transfrontalier în spațiul feroviar unic european, este necesar să se asigure o mai mare coerență și armonizare a normelor și procedurilor privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară. În consecință, ar trebui consolidat rolul Rețelei europene a administratorilor de infrastructură pentru a-i încredința sarcina de a elabora orientări pentru punerea în aplicare armonizată a prezentului regulament privind procedurile și metodologiile de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și coordonarea activă a capacităților și traficului transfrontalier. În special, Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură ar trebui să elaboreze cadre europene de gestionare a capacităților, de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, precum și de evaluare a performanței.

Amendamentul

(14) O parte semnificativă a transportului feroviar de marfă este de lung parcurs și necesită coordonarea transfrontalieră a administratorilor de infrastructură. Obiectivul de politică de creștere a traficului feroviar se bazează și pe creșterea serviciilor de transport transfrontalier de călători. Pentru a facilita și a promova creșterea traficului transfrontalier în spațiul feroviar unic european, este necesar să se asigure o mai mare coerență și armonizare a normelor și procedurilor privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară. În consecință, ar trebui consolidat rolul Rețelei europene a administratorilor de infrastructură pentru a-i încredința sarcina de a elabora orientări pentru punerea în aplicare armonizată a prezentului regulament privind procedurile și metodologiile de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și coordonarea activă a capacităților și traficului transfrontalier. În special, Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură ar trebui să elaboreze cadre europene de gestionare a capacităților, de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, precum și de evaluare a performanței. ***Întreprinderile feroviare, solicitanții și alte părți interesate operaționale ar trebui, de asemenea, să fie consultate la elaborarea acestor cadre europene.***

Amendamentul 16

Propunere de regulament

Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(15) Cadrele europene elaborate de Rețeaua europeană a administratorilor de infrastructură ar trebui să ofere orientări pe care administratorii de infrastructură ar trebui să depună toate eforturile pentru a le respecta, păstrând în același timp responsabilitatea pentru deciziile lor operaționale. Administratorii de infrastructură ar trebui să **motiveze** orice abatere de la cadrele elaborate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură. Se consideră că această abordare realizează un echilibru între necesitatea de a coordona și aplica abordări armonizate în spațiul feroviar unic european și necesitatea de a adapta procedurile și metodologiile la circumstanțele specifice ale anumitor zone geografice. După cinci ani de aplicare a prezentului regulament, Comisia ar trebui să evalueze dacă stadiul convergenței procedurilor și metodologiilor și eficacitatea procesului de coordonare între administratorii de infrastructură, precum și progresele generale înregistrate în direcția instituirii spațiului feroviar unic european justifică introducerea unei legislații secundare care să înlocuiască elementele cadrelor europene elaborate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură.

Amendamentul

(15) Cadrele europene elaborate de Rețeaua europeană a administratorilor de infrastructură ar trebui să ofere orientări pe care administratorii de infrastructură ar trebui să depună toate eforturile pentru a le respecta, păstrând în același timp responsabilitatea pentru deciziile lor operaționale. Administratorii de infrastructură ar trebui să **justifice** orice abatere de la cadrele elaborate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură, ***abatere care ar trebui să fie permisă numai în cazuri excepționale și ar trebui să facă obiectul aprobării de către organismul național de reglementare din domeniul feroviar.*** Se consideră că această abordare realizează un echilibru între necesitatea de a coordona și aplica abordări armonizate în spațiul feroviar unic european și necesitatea de a adapta procedurile și metodologiile la circumstanțele specifice ale anumitor zone geografice. După cinci ani de aplicare a prezentului regulament, Comisia ar trebui să evalueze dacă stadiul convergenței procedurilor și metodologiilor și eficacitatea procesului de coordonare între administratorii de infrastructură, precum și progresele generale înregistrate în direcția instituirii spațiului feroviar unic european justifică introducerea unei legislații secundare care să înlocuiască elementele cadrelor europene elaborate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură.

Amendamentul 17

Propunere de regulament
Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15a) Pentru a asigura o rețea feroviară europeană neîntreruptă și a crește traficul feroviar transfrontalier și multi-rețea atât pentru transportul de marfă, cât și pentru transportul de călători, ar trebui să se atribuie noi sarcini ERA. ERA ar trebui să coopereze îndeaproape cu ENIM și cu coordonatorul rețelei în îndeplinirea noilor sale sarcini.

Amendamentul 18

Propunere de regulament
Considerentul 15 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(15b) Resursele ERA sunt insuficiente, având în vedere amploarea creșterii propuse a sarcinilor agenției și amploarea ambițiilor Uniunii în cadrul prezentului regulament. Cuantumul resurselor financiare dedicate îndeplinirii sarcinilor ERA în temeiul prezentului regulament ar trebui să provină din marjele nealocate în cadrul plafoanelor cadrului financiar multianual (CFM) sau să fie mobilizat prin intermediul instrumentelor speciale netematice ale CFM. Întrucât propunerea Comisiei de revizuire a CFM nu a consolidat bugetul ERA, majorarea creditelor pentru ERA nu poate fi compensată printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE Transporturi sau nu poate duce la o reducere a finanțării pentru orice alte programe ale Uniunii.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Exploatarea infrastructurii feroviare necesită nu numai o cooperare strânsă între administratorii de infrastructură, ci și o interacțiune puternică cu întreprinderile feroviare și cu alte părți interesate direct implicate în operațiunile de transport feroviar și multimodal și în operațiunile logistice. Prin urmare, este necesar să se prevadă o coordonare structurată între administratorii de infrastructură și alte părți interesate.

Amendamentul

(17) Exploatarea infrastructurii feroviare necesită nu numai o cooperare strânsă între administratorii de infrastructură, ci și o interacțiune puternică cu întreprinderile feroviare și cu alte părți interesate direct implicate în operațiunile de transport feroviar și multimodal și în operațiunile logistice. Prin urmare, este necesar să se prevadă o coordonare structurată între administratorii de infrastructură și alte părți interesate. ***Pentru a consolida rolul întreprinderilor feroviare și al solicitanților, ERP este instituit ca organism consultativ al ENIM. Operatorii de infrastructuri de servicii și de terminale, părțile interesate din domeniul capacităților multimodale, precum porturile maritime și cele de pe căile navigabile interioare, precum și proprietarii de alte infrastructuri de servicii feroviare conexe ar putea face parte, de asemenea, din ERP. ENIM ar trebui să se consulte cu ERP înainte de a pregăti adoptarea cadrelor europene de gestionare a capacităților, de gestionare a traficului și de gestionare a performanței. În plus, ERP ar putea să pună la dispoziția ENIM o perspectivă mai clară asupra evoluțiilor pieței și ar putea, de asemenea, să emită, din proprie inițiativă, avize cu privire la orice propunere sau decizie luată de ENIM și de ERA.***

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Fiabilitatea serviciilor de transport feroviar este unul dintre aspectele cele mai apreciate de clienții căilor ferate. Fiabilitatea orarelor este, de asemenea, un aspect esențial pentru buna funcționare a sistemului feroviar, în cazul în care există interacțiuni puternice între servicii și externalitățile rețelei. Din acest motiv, abaterile de la orar ar trebui reduse la minimum. În plus, ar trebui introdus un sistem de stimulente adecvate pentru a promova îndeplinirea angajamentelor de către administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alte părți interesate relevante. Aceste stimulente ar trebui să fie atât cu caracter economic, cât și fără caracter economic.

Amendamentul

(18) Fiabilitatea serviciilor de transport feroviar este unul dintre aspectele cele mai apreciate de clienții căilor ferate **și nu în ultimul rând o cerință esențială a pieței trenurilor de noapte în curs de reafirmare, unde clienții serviciilor feroviare și solicitanții trebuie să știe cu mult timp în avans cum pot fi operate serviciile lor**. Fiabilitatea orarelor este, de asemenea, un aspect esențial pentru buna funcționare a sistemului feroviar, în cazul în care există interacțiuni puternice între servicii și externalitățile rețelei. Din acest motiv, abaterile de la orar ar trebui reduse la minimum. În plus, ar trebui introdus un sistem de stimulente adecvate pentru a promova îndeplinirea angajamentelor de către administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare, **operatorii de infrastructuri de servicii** și alte părți interesate relevante. Aceste stimulente ar trebui să fie atât cu caracter economic, cât și fără caracter economic.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 19

Textul propus de Comisie

(19) Monitorizarea continuă a calității serviciilor de infrastructură feroviară și de transport feroviar este o condiție

Amendamentul

(19) Monitorizarea continuă a calității serviciilor de infrastructură feroviară și de transport feroviar este o condiție

prealabilă pentru îmbunătățirea performanței acestor servicii. **Prin urmare**, este necesar să se stabilească un sistem transparent și obiectiv de indicatori care să ofere feedback cu privire la aspectele legate de performanță care sunt relevante pentru diferitele părți interesate operaționale și pentru clienții finali ai serviciilor de transport feroviar. Principala funcție a acestui sistem ar trebui să se concentreze pe monitorizarea îndeplinirii angajamentelor asumate de părțile interesate operaționale și pe progresele înregistrate în ceea ce privește performanța de-a lungul timpului, ținând seama totodată de circumstanțele și caracteristicile diferite din sectorul feroviar. Pentru instituirea unui astfel de sistem și pentru analiza rezultatelor sale, Comisia ar trebui să poată recurge la experți independenți sub forma unui organism de evaluare a performanței. Acest organism ar trebui să aibă posibilitatea de a oferi Comisiei avize independente în toate domeniile care influențează performanța serviciilor de transport feroviar și a gestionării infrastructurii feroviare.

prealabilă pentru îmbunătățirea performanței acestor servicii. Prin urmare, **administratorii de infrastructură ar trebui să monitorizeze și să evalueze comparativ performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar. Atunci când își stabilesc propriile obiective de performanță în plan, administratorii de infrastructură ar trebui să consulte autoritățile naționale de reglementare, ministerele naționale și Comisia pentru a se asigura că obiectivele respective sunt coerente cu obiectivele de performanță ale Uniunii. Este, de asemenea**, necesar să se stabilească un sistem transparent și obiectiv de indicatori care să ofere feedback cu privire la aspectele legate de performanță care sunt relevante pentru diferitele părți interesate operaționale și pentru clienții finali ai serviciilor de transport feroviar. Principala funcție a acestui sistem ar trebui să se concentreze pe monitorizarea îndeplinirii angajamentelor asumate de părțile interesate operaționale și pe progresele înregistrate în ceea ce privește performanța de-a lungul timpului, ținând seama totodată de circumstanțele și caracteristicile diferite din sectorul feroviar. Pentru instituirea unui astfel de sistem și pentru analiza rezultatelor sale, Comisia **și ERA** ar trebui să poată recurge la experți independenți **ce dețin cunoștințe ample despre sectorul feroviar** sub forma unui organism de evaluare a performanței. Acest organism ar trebui să aibă posibilitatea de a oferi Comisiei **și ERA** avize **ale experților** independenți în toate domeniile care influențează performanța serviciilor de transport feroviar și a gestionării infrastructurii feroviare.

Amendamentul 22

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie

(20) Pentru a îmbunătăți performanța serviciilor de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, administratorii de infrastructură, în strânsă cooperare cu Comisia, cu Organismul de evaluare a performanței și cu părțile interesate relevante, ar trebui **să instituie și** să pună în aplicare un cadru comun de evaluare a performanței. Acest cadru ar trebui să garanteze că toți administratorii de infrastructură din UE utilizează principii și metodologii comune pentru măsurarea performanței prin intermediul unor indicatori conveniți. Cadrul ar trebui să permită identificarea deficiențelor în materie de performanță în rețeaua feroviară a UE. El ar trebui să garanteze că administratorii de infrastructură stabilesc obiective de performanță într-un mod care ține seama de particularitățile rețelei pe care o administrează, dar, în același timp, asigură coerența în identificarea celor mai relevante deficiențe în materie de performanță. Cadrul ar trebui să permită administratorilor de infrastructură să coopereze la nivelul UE pentru a identifica măsuri de remediere a deficiențelor în materie de performanță și pentru a urmări impactul acestora. Colaborând în cadrul Rețelei Europene a Administratorilor de Infrastructură și ținând seama de avizul Organismului de evaluare a performanței și al Comisiei, administratorii de infrastructură ar trebui să reexamineze periodic acest cadru pentru a se asigura că este adecvat scopului.

Amendamentul

(20) Pentru a îmbunătăți performanța serviciilor de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, administratorii de infrastructură, în strânsă cooperare cu Comisia, **cu ERA**, cu Organismul de evaluare a performanței și cu părțile interesate relevante, ar trebui să pună în aplicare un cadru comun de evaluare a performanței. Acest cadru ar trebui să garanteze că toți administratorii de infrastructură din UE utilizează principii și metodologii comune pentru măsurarea performanței prin intermediul unor indicatori conveniți. Cadrul ar trebui să permită identificarea deficiențelor în materie de performanță în rețeaua feroviară a UE. El ar trebui să garanteze că administratorii de infrastructură stabilesc obiective de performanță într-un mod care ține seama de particularitățile rețelei pe care o administrează, dar, în același timp, asigură coerența în identificarea celor mai relevante deficiențe în materie de performanță. Cadrul ar trebui să permită administratorilor de infrastructură să coopereze la nivelul UE, **inclusiv în cadrul ERA**, pentru a identifica măsuri de remediere a deficiențelor în materie de performanță și pentru a urmări impactul acestora. Colaborând **cu ERA** în cadrul Rețelei Europene a Administratorilor de Infrastructură și ținând seama de avizul Organismului de evaluare a performanței și al Comisiei, administratorii de infrastructură ar trebui să reexamineze periodic acest cadru pentru a se asigura că este adecvat scopului.

Amendamentul 23

Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Organismele de reglementare din domeniul feroviar ar trebui să coopereze la nivelul Uniunii pentru a asigura aplicarea coerentă a cadrului de reglementare și tratamentul consecvent al solicitanților în întregul spațiu feroviar unic european. Ele ar trebui să realizeze această cooperare prin intermediul Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar, în vederea elaborării unor practici comune pentru luarea deciziilor pentru care sunt împuternicite în temeiul prezentului regulament. În acest scop, ***Rețeaua europeană a organismelor de reglementare în domeniul feroviar*** ar trebui să îndeplinească sarcini de coordonare și să adopte recomandări și avize fără caracter obligatoriu, care nu ar trebui să afecteze competențele organismelor de reglementare din domeniul feroviar sau pe cele ale administratorilor de infrastructură.

Amendamentul

(22) Organismele de reglementare din domeniul feroviar ar trebui să coopereze la nivelul Uniunii pentru a asigura aplicarea coerentă a cadrului de reglementare și tratamentul consecvent al solicitanților în întregul spațiu feroviar unic european. Ele ar trebui să realizeze această cooperare prin intermediul Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (***ENRRB***), în vederea elaborării unor practici comune pentru luarea deciziilor pentru care sunt împuternicite în temeiul prezentului regulament. În acest scop, (***ENRRB***) ar trebui să îndeplinească sarcini de coordonare și să adopte recomandări și avize fără caracter obligatoriu, care nu ar trebui să afecteze competențele organismelor de reglementare din domeniul feroviar sau pe cele ale administratorilor de infrastructură. ***ENRRB ar trebui să verifice compatibilitatea cadrelor europene cu obiectivele de reglementare ale regulamentului. Supravegherea reglementară ar trebui concepută astfel încât să împiedice deciziile naționale să submineze procedurile armonizate descrise în cadrele europene, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.***

Amendamentul 24

Propunere de regulament
Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) Gestionarea eficientă a capacităților feroviare și a traficului necesită schimbul de date și informații între administratorii de infrastructură, solicitanți și alte părți interesate operaționale. Acest schimb poate fi mult mai eficace și mai eficient cu sprijinul instrumentelor digitale interoperabile și, acolo unde este posibil, al automatizării. Prin urmare, specificațiile de interoperabilitate ar trebui puse în aplicare cu prioritate și dezvoltate în continuare pentru a ține pasul cu evoluțiile tehnologice și cu noile procese prezentate în prezentul regulament.

Amendamentul

(23) Gestionarea eficientă a capacităților feroviare și a traficului necesită schimbul de date și informații între administratorii de infrastructură, solicitanți și alte părți interesate operaționale. Acest schimb poate fi mult mai eficace și mai eficient cu sprijinul instrumentelor digitale interoperabile și, acolo unde este posibil, al automatizării. Prin urmare, specificațiile de interoperabilitate ar trebui puse în aplicare cu prioritate și dezvoltate în continuare pentru a ține pasul cu evoluțiile tehnologice și cu noile procese prezentate în prezentul regulament. ***Pentru a asigura o dezvoltare și o punere în aplicare rapide, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte un act delegat pentru punerea în aplicare și administrarea unei gestionări digitale integrate a traficului feroviar european. Întrucât ERA este autoritatea sistemului european pentru aplicațiile telematice, ea ar trebui să fie implicată îndeaproape în dezvoltarea și punerea în aplicare a instrumentelor digitale menționate la articolul 62 din prezentul regulament, pentru a se asigura că acestea sunt conforme cu STI privind aplicațiile telematice, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2016/797 și în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2016/796.***

Amendamentul 25

**Propunere de regulament
Considerentul 23 a (nou)**

(23a) Lucrătorii sunt esențiali pentru funcționarea eficientă a sectorului feroviar. Pentru ca serviciile să devină mai eficiente și pentru a crește calitatea lor, digitalizarea este esențială. Digitalizarea și automatizarea administrării capacităților feroviare și a traficului vor trebui să fie însoțite de dezvoltarea competențelor digitale ale angajaților din sector. Formarea și investițiile suplimentare în extinderea competențelor digitale în ceea ce privește noile cerințe digitale vor permite lucrătorilor să se adapteze și să contribuie în mod pozitiv la buna funcționare a sectorului printr-o comunicare îmbunătățită și printr-o capacitate mai mare de a face față unor evenimente neașteptate.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 29

(29) Evaluarea ex post a Regulamentului (UE) nr. 913/2010²⁰ a concluzionat că impactul regulamentului este prea redus pentru a contribui la un transfer modal de la transportul rutier la cel feroviar. În plus, cooperarea dintre statele membre și administratorii de infrastructură în ceea ce privește administrarea infrastructurii feroviare era încă ineficace din perspectivă transfrontalieră. Evaluarea a arătat, de asemenea, că gestionarea separată a capacităților pe coridoarele de transport

(29) Evaluarea ex post a Regulamentului (UE) nr. 913/2010²⁰ a concluzionat că impactul regulamentului este prea redus pentru a contribui la un transfer modal de la transportul rutier la cel feroviar. În plus, cooperarea dintre statele membre și administratorii de infrastructură în ceea ce privește administrarea infrastructurii feroviare era încă ineficace din perspectivă transfrontalieră. Evaluarea a arătat, de asemenea, că gestionarea separată a capacităților pe coridoarele de transport

feroviar de marfă și în restul rețelei nu este eficientă. Pentru exploatarea capacităților rețelei feroviare ar trebui să se aplice un cadru de reglementare unic, care să consolideze dispozițiile conexe din Directiva 2012/34/UE și din Regulamentul (UE) nr. 913/2010. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 913/2010 și dispozițiile Directivei 2012/34/UE referitoare la alocarea capacităților ar trebui abrogate și înlocuite cu prezentul regulament.

²⁰ SWD(2021) 134 final din 2 iunie 2021.

feroviar de marfă și în restul rețelei nu este eficientă. Pentru exploatarea capacităților rețelei feroviare ar trebui să se aplice un cadru de reglementare unic, care să consolideze dispozițiile conexe din Directiva 2012/34/UE și din Regulamentul (UE) nr. 913/2010. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 913/2010 și dispozițiile Directivei 2012/34/UE referitoare la alocarea capacităților ar trebui abrogate și înlocuite cu prezentul regulament. **Articolele pertinente din Regulamentul privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (1315/2013) ar trebui să fie modificate în consecință.**

²⁰ SWD(2021) 134 final din 2 iunie 2021.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 29 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(29a) În mod similar, ar trebui asigurată alinierea cu următoarele regulamente de punere în aplicare pentru normele de alocare în infrastructurile de servicii [Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177] și pentru procedurile și criteriile referitoare la acordurile-cadru [Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/545].

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(30) Pregătirea graficului de circulație necesită desfășurarea unor activități pregătitoare în anii anteriori intrării în vigoare a graficului de circulație respectiv. Prin urmare, tranziția de la cadrul de reglementare instituit prin Directiva **2013/34/UE** și Regulamentul (UE) nr. 913/2010 la cel stabilit prin prezentul regulament implică faptul că pregătirile pentru graficele de circulație în temeiul noului cadru ar trebui să înceapă în paralel cu aplicarea normelor în temeiul cadrului actual. În consecință, într-o etapă de tranziție trebuie să se aplice un regim dual, în care activitățile pregătitoare necesare pentru un anumit grafic de circulație ar trebui să respecte cadrul juridic aplicabil graficului de circulație respectiv. Acordurile-cadru încheiate în temeiul cadrului actual ar trebui să poată fi aplicate în continuare **pentru o perioadă de tranziție în temeiul noului regim.**

Amendamentul

(30) Pregătirea graficului de circulație necesită desfășurarea unor activități pregătitoare în anii anteriori intrării în vigoare a graficului de circulație respectiv. Prin urmare, tranziția de la cadrul de reglementare instituit prin Directiva **2012/34/UE** și Regulamentul (UE) nr. 913/2010 la cel stabilit prin prezentul regulament implică faptul că pregătirile pentru graficele de circulație în temeiul noului cadru ar trebui să înceapă în paralel cu aplicarea normelor în temeiul cadrului actual. În consecință, într-o etapă de tranziție trebuie să se aplice un regim dual, în care activitățile pregătitoare necesare pentru un anumit grafic de circulație ar trebui să respecte cadrul juridic aplicabil graficului de circulație respectiv. Acordurile-cadru încheiate în temeiul cadrului actual ar trebui să poată fi aplicate în continuare **până la sfârșitul contractului lor.**

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

(31) În temeiul noului cadru, activitățile pregătitoare ale unui grafic de circulație ar trebui să înceapă cu publicarea unei strategii privind capacitatea cu cinci ani înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație respectiv. În interesul unei aplicări timpurii a noului cadru de reglementare și ținând seama de lucrările pregătitoare întreprinse deja de sector,

Amendamentul

(31) În temeiul noului cadru, activitățile pregătitoare ale unui grafic de circulație ar trebui să înceapă cu publicarea unei strategii privind capacitatea cu cinci ani înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație respectiv. În interesul unei aplicări timpurii a noului cadru de reglementare și ținând seama de lucrările pregătitoare întreprinse deja de sector,

calendarul activităților care conduc la stabilirea primelor două grafice de circulație ar putea fi redus la 38 de luni prin scurtarea etapei strategiei privind capacitatea. În consecință, primul grafic de circulație care intră sub incidența noului cadru de reglementare ar trebui să fie graficul de circulație care începe la data de [9 decembrie 2029]. Toate părțile interesate ar trebui să înceapă fără întârziere pregătirile necesare pentru a se conforma noului cadru,

calendarul activităților care conduc la stabilirea primelor două grafice de circulație ar putea fi redus la 38 de luni prin scurtarea etapei strategiei privind capacitatea. În consecință, primul grafic de circulație care intră sub incidența noului cadru de reglementare ar trebui să fie graficul de circulație care începe la data de [9 decembrie 2029]. Toate părțile interesate ar trebui să înceapă fără întârziere pregătirile necesare pentru a se conforma noului cadru, ***O dată de aplicare anterioară ar putea fi luată în considerare de către statele membre care sunt în măsură să demonstreze că au parcurs toate etapele necesare înainte de data adoptării regulamentului.***

Amendamentul 30

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

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme și proceduri pentru punerea în aplicare a unui sistem european digital integrat de gestionare a traficului feroviar.

Amendamentul 31

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Prezentul regulament se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar intern și internațional menționate la articolul 1 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE, inclusiv a infrastructurilor de servicii, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 11 din aceeași directivă.

Amendamentul

2. Prezentul regulament se aplică **sistemului feroviar al Uniunii definit la articolul 2 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797**, utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar intern și internațional menționate la articolul 1 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE, inclusiv a infrastructurilor de servicii, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 11 din aceeași directivă.

Amendamentul 32

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Capitolele II-V din prezentul regulament nu se aplică infrastructurii feroviare sau serviciilor de transport feroviar care sunt excluse de la aplicarea capitolului IV din Directiva 2012/34/UE în conformitate cu articolul 2 alineatele (3), (3a), (4), (8), (8a) și (10) din directiva respectivă în perioada de valabilitate a excluderilor relevante.

Amendamentul

3. Capitolele II-V din prezentul regulament nu se aplică infrastructurii feroviare sau serviciilor de transport feroviar care sunt excluse de la aplicarea capitolului IV din Directiva 2012/34/UE în conformitate cu articolul 2 alineatele (3), (3a), (4), (8), (8a), **(9)** și (10) din directiva respectivă în perioada de valabilitate a excluderilor relevante.

Amendamentul 33

Propunere de regulament Articolul 2 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) utilizează optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile, astfel cum se prevede la articolul 26 din Directiva 2012/34/UE;

Amendamentul

(a) utilizează optim și eficace capacitățile de infrastructură disponibile, astfel cum se prevede la articolul 26 din Directiva 2012/34/UE, **cu scopul de a crește ponderea transportului feroviar, atât pentru călători, cât și pentru mărfuri, în conformitate cu obiectivele climatice ale Uniunii;**

Amendamentul 34

**Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 3 – litera d**

Textul propus de Comisie

(d) facilitează un trafic feroviar neîntrerupt în mai multe rețele;

Amendamentul

(d) facilitarea unui trafic feroviar neîntrerupt **și punctual** în mai multe rețele **și peste granițe, prin depunerea de eforturi pentru eliminarea blocajelor și a obstacolelor operaționale;**

Amendamentul 35

**Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 3 – litera f**

Textul propus de Comisie

(f) examinează și îmbunătățesc performanța serviciilor de infrastructură feroviară și de transport feroviar, în strânsă cooperare cu operatorii din sectorul feroviar;

Amendamentul

(f) examinează și îmbunătățesc performanța serviciilor de infrastructură feroviară și de transport feroviar, în strânsă cooperare cu operatorii din sectorul feroviar, **inclusiv infrastructurile**

de servicii care sunt direct implicate într-un serviciu feroviar;

Amendamentul 36

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 3 – litera g

Textul propus de Comisie

(g) contribuie la implementarea și dezvoltarea spațiului feroviar unic european.

Amendamentul

(g) contribuie la implementarea și dezvoltarea spațiului feroviar unic european, **îndeosebi prin norme și standarde tehnice și operaționale europene comune, cerințe europene comune pentru echipamentele tehnice și o certificare europeană comună a personalului.**

Amendamentul 37

Propunere de regulament

Articolul 4 – paragraful 2 – punctul 1

Textul propus de Comisie

(1) „forță majoră” înseamnă orice eveniment sau situație imprevizibilă **sau neobișnuită** independentă de voința administratorului de infrastructură **sau** a întreprinderii feroviare, care nu poate fi **evitată sau** depășită prin previziune și diligență rezonabilă, care nu poate fi soluționată prin măsuri care, din punct de vedere tehnic, financiar sau economic, sunt în mod rezonabil posibile **pentru acesta/aceasta, care s-a produs efectiv și poate fi verificată** în mod obiectiv și care

Amendamentul

(1) „forță majoră” înseamnă orice eveniment sau situație imprevizibilă, **inevitabilă sau excepțională**, independentă de voința administratorului de infrastructură, a întreprinderii feroviare **sau a solicitantului**, care nu poate fi depășită prin previziune și diligență rezonabilă, care nu poate fi soluționată prin măsuri care, din punct de vedere tehnic, financiar sau economic, sunt în mod rezonabil posibile, **inclusiv redirectionarea transfrontalieră; acest**

face imposibilă îndeplinirea de către administratorul infrastructurii, temporar sau permanent, a obligațiilor sale în conformitate cu prezentul regulament sau cu Directiva 2012/34/UE sau de către întreprinderea feroviară a obligațiilor sale contractuale față de unul sau mai mulți administratori de infrastructură;

eveniment trebuie să se fi produs efectiv și trebuie să fie verificabil în mod obiectiv și care face imposibilă îndeplinirea de către administratorul infrastructurii, temporar sau permanent, a obligațiilor sale în conformitate cu prezentul regulament sau cu Directiva 2012/34/UE sau de către întreprinderea feroviară a obligațiilor contractuale față de unul sau mai mulți administratori de infrastructură;

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 4 – paragraful 2 – punctul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) „solicitant” înseamnă o întreprindere feroviară sau o grupare internațională formată din întreprinderi feroviare sau din alte persoane sau entități juridice, de exemplu autoritățile competente definite la articolul 2 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului^{1a} și expeditorii, agenții de expediție și operatorii de transport combinat, care doresc să obțină capacități de infrastructură în interes de serviciu public sau în interes comercial;

^{1a} ***Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).***

Amendamentul 39

Propunere de regulament

Articolul 4 – paragraful 2 – punctul 3

Textul propus de Comisie

(3) „parte interesată operațională” înseamnă un solicitant, o **întreprindere feroviară**, un administrator de infrastructură, un operator **de** infrastructuri de servicii **de transport feroviar**, un furnizor de servicii feroviare conexe și orice altă entitate direct implicată în operarea unui serviciu de transport feroviar;

Amendamentul

(3) „parte interesată operațională” înseamnă un solicitant, o **asociere de solicitanți**, un administrator de infrastructură, un operator **al unei** infrastructuri de servicii, un furnizor de servicii feroviare conexe și orice altă entitate direct implicată în operarea unui serviciu de transport feroviar;

Amendamentul 40

Propunere de regulament

Articolul 4 – paragraful 2 – punctul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(17a) „trase sistematice” înseamnă trase care se bazează pe articolele 11 și 20 din prezentul regulament, planificate în prealabil, după un program regulat, pe perioada de valabilitate a unui grafic de circulație,

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Administratorii de infrastructură depun eforturi pentru a respecta principiile și procedurile comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară. În acest scop, ENIM elaborează și adoptă un „cadru european de gestionare a capacităților” în conformitate cu dispozițiile capitolului II până la data de [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul

1. Administratorii de infrastructură depun eforturi pentru a respecta principiile și procedurile comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară. În acest scop, ENIM elaborează și adoptă, ***prin consultare cu ERP***, un „cadru european de gestionare a capacităților” în conformitate cu dispozițiile capitolului II până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 42

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de cadrul european de gestionare a capacităților atunci când elaborează documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, în special conținutul specificat în anexa IV la prezentul regulament. Aceștia ***explicită*** în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la principiile și procedurile comune stabilite în cadrul european de gestionare a capacităților.

Amendamentul

4. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de cadrul european de gestionare a capacităților atunci când elaborează documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, în special conținutul specificat în anexa IV la prezentul regulament. Aceștia ***justifică*** în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la principiile și procedurile comune stabilite în cadrul european de gestionare a capacităților. ***Abaterile sunt permise numai în cazuri excepționale și fac obiectul aprobării de către organismul național de reglementare în domeniul feroviar.***

Amendamentul 43

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 71, pentru a stabili principiile și procedurile comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și pentru a modifica alineatul (2) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 44

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Solicitanții depun cereri de capacități de infrastructură. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții desemnează o întreprindere feroviară pentru a încheia un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2012/34/UE. Acest lucru nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri-cadru cu administratorii de infrastructură în temeiul articolului 31 din prezentul regulament.

1. Solicitanții depun cereri de capacități de infrastructură. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții **care nu sunt o întreprindere feroviară** desemnează o întreprindere feroviară pentru a încheia un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2012/34/UE. Acest lucru nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri-cadru cu administratorii de infrastructură în temeiul articolului 31 din prezentul regulament.

Amendamentul 45

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Administratorul de infrastructură **poate** impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivetele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Ele sunt specificate în documentul de referință al rețelei menționat la punctul **1** litera **(b)** din anexa IV. Cerințele pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de a pregăti oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.

Amendamentul

2. Administratorul de infrastructură impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivetele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Ele sunt specificate în documentul de referință al rețelei menționat la punctul **2** litera **(c)** din anexa IV. Cerințele pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de a pregăti oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.

Amendamentul 46

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Comisia **poate adopta** acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile criteriilor care trebuie îndeplinite în vederea aplicării alineatului (2). Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

Amendamentul

3. Comisia **adoptă, până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],** acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile criteriilor care trebuie îndeplinite în vederea aplicării alineatului **(2) și pentru a modifica alineatul (2)**. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Fără a se aduce atingere normelor privind ajutoarele de stat, statele membre **pot**, după caz, **să acorde** compensații administratorului de infrastructură pentru pierderile financiare determinate exclusiv de necesitatea de a respecta orientările strategice privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară.

Amendamentul

Fără a se aduce atingere normelor privind ajutoarele de stat, statele membre **acordă**, după caz, compensații administratorului de infrastructură pentru pierderile financiare determinate exclusiv de necesitatea de a respecta orientările strategice privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară.

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 4 – paragraful 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Procedurile respective evaluează opțiunile alternative pentru utilizarea capacităților de infrastructură pe baza următoarelor criterii socioeconomice și de mediu, sub rezerva disponibilității datelor:

Amendamentul

Procedurile respective evaluează opțiunile alternative pentru utilizarea capacităților de infrastructură pe baza următoarelor criterii socioeconomice și de mediu, sub rezerva disponibilității datelor **standardizate, puse la dispoziție de solicitanți administratorilor de infrastructură. Printre aceste criterii se numără:**

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 4 – paragraful 2 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) conectivitatea și accesibilitatea **persoanelor** și **regiunilor** deservite de serviciile de transport feroviar;

Amendamentul

(c) conectivitatea și accesibilitatea, **atât ca efect de rețea asupra întregii rețele, cât și asupra segmentelor de rețea, pentru persoanele și regiunile** deservite de serviciile de transport feroviar;

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 4 – paragraful 2 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) efectele transferului modal către transportul feroviar.

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 5 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

5. ENIM pregătește și adoptă procedurile menționate la alineatul (4) și le include în cadrul **UE** de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Procedurile cuprind următoarele etape:

Amendamentul

5. ENIM, **în consultare cu ERP**, pregătește și adoptă procedurile menționate la alineatul (4) și le include în cadrul **european** de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Procedurile cuprind următoarele etape:

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 5 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) proiectarea unor scenarii alternative de împărțire a capacităților disponibile pentru **diferite tipuri** de servicii de transport feroviar, implicând, acolo unde este posibil, furnizarea de capacități alternative pe alte rute sau orare alternative cu caracteristici comparabile;

Amendamentul

(a) proiectarea unor scenarii alternative de împărțire a capacităților disponibile pentru **fiecare tip diferit** de servicii de transport feroviar **care solicită aceeași capacitate**, implicând, acolo unde este posibil, furnizarea de capacități alternative pe alte rute sau orare alternative cu caracteristici comparabile, **atât pentru serviciile interne, cât și pentru serviciile transfrontaliere**;

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 5 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) proiectarea unor scenarii alternative pentru a aborda conflictele de capacitate dintre două solicitări care nu sunt coerente cu planificarea strategică a capacităților;

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. ENIM elaborează metodologiile menționate la alineatul (5) litera (b). Parametrii acestor metodologii trebuie să permită luarea în considerare a circumstanțelor locale sau naționale pe baza unor abordări acceptate și a unor dovezi empirice. ENIM include metodologiile respective în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul

6. ENIM, **în consultanță cu ERP**, elaborează metodologiile menționate la **prezentul articol** alineatul (5) litera (b). Parametrii acestor metodologii trebuie să permită luarea în considerare a circumstanțelor locale sau naționale pe baza unor abordări acceptate și a unor dovezi empirice. ENIM include metodologiile respective în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 8 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Ținând seama de experiența acumulată în ceea ce privește elaborarea și punerea în aplicare a cadrului menționat la alineatul (6), Comisia **poate adopta** acte **de punere** în **aplicare** care să stabilească procedurile, criteriile și metodologiile **specifice** care trebuie aplicate pentru gestionarea capacităților reduse. **Respectivele acte de punere în aplicare** se adoptă **în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3)**.

Amendamentul

7. Ținând seama de experiența acumulată în ceea ce privește elaborarea și punerea în aplicare a cadrului menționat la alineatul (6), Comisia **este împuternicită să adopte** acte **delegat** în **concordanță cu articolul 71** care să stabilească procedurile **specifice, datele standardizate care reflectă diferitele segmente de piață pentru** criteriile și metodologiile **standardizate** care trebuie aplicate pentru gestionarea capacităților reduse **și să modifice alineatul (6) al prezentului articol. Actele delegate respective se adoptă până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților.**

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Administratorii de infrastructură furnizează părților interesate, în special solicitanților, solicitanților potențiali și organismelor de reglementare, informații exacte și actualizate cu privire la disponibilitatea capacităților de infrastructură pe parcursul întregului proces de gestionare a capacităților, inclusiv în etapa de planificare strategică menționată în secțiunea 2, în cursul proceselor de programare și alocare prevăzute în secțiunea 3 și ori de câte ori apar modificări ale capacităților alocate, astfel cum se menționează în secțiunea 4.

Amendamentul

Administratorii de infrastructură furnizează părților interesate, în special solicitanților, solicitanților potențiali și organismelor de reglementare, informații exacte și actualizate cu privire la disponibilitatea capacităților de infrastructură pe parcursul întregului proces de gestionare a capacităților, inclusiv în etapa de planificare strategică menționată în secțiunea 2, în cursul proceselor de programare și alocare prevăzute în secțiunea 3 și ori de câte ori apar modificări ale capacităților alocate, astfel cum se menționează în secțiunea 4, **în funcție de disponibilitatea strategiei de capacitate, a modelului de capacitate și a planului de furnizare a capacității publicate.**

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. La cererea solicitanților, administratorii de infrastructură furnizează informațiile menționate la alineatul (1) pe baza specificațiilor concrete ale necesităților comerciale și operaționale („evaluări ale fezabilității”). Pentru serviciile transfrontaliere, administratorii de infrastructură primesc și

Amendamentul

3. La cererea solicitanților, administratorii de infrastructură furnizează informațiile menționate la **prezentul articol** alineatul (1) pe baza specificațiilor concrete ale necesităților comerciale și operaționale („evaluări ale fezabilității”). Pentru serviciile transfrontaliere, administratorii de

răspund la astfel de cereri într-un singur loc și printr-o singură operațiune sau prin intermediul unei interfețe unice.

infrastructură primesc și răspund la astfel de cereri într-un singur loc și printr-o singură operațiune sau prin intermediul unei interfețe unice ***create în conformitate cu articolul 27 alineatul (4).***

Amendamentul 58

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Fără a se aduce atingere articolelor 7, 7c și 7e din Directiva 2012/34/UE, administratorii de infrastructură planifică lucrările de infrastructură în conformitate cu planul de afaceri și cu programele de investiții și financiare menționate la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE. În cazul în care modificările aduse acestor programe după adoptarea planului de afaceri afectează sau sunt susceptibile să afecteze planificarea lucrărilor de infrastructură, administratorul de infrastructură furnizează o prezentare a modificărilor respective și a impactului probabil al acestora în documentul de referință al rețelei.

Amendamentul

1. Fără a se aduce atingere articolelor 7, 7c și 7e din Directiva 2012/34/UE, administratorii de infrastructură planifică lucrările de infrastructură în conformitate cu planul de afaceri și cu programele de investiții și financiare menționate la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE. În cazul în care modificările aduse acestor programe după adoptarea planului de afaceri afectează sau sunt susceptibile să afecteze planificarea lucrărilor de infrastructură, administratorul de infrastructură furnizează o prezentare a modificărilor respective și a impactului probabil al acestora în documentul de referință al rețelei. ***Statul membru asigură administratorului infrastructurii o finanțare multianuală stabilă și în timp util pentru întreținerea, reînnoirea și construirea de noi infrastructuri feroviare pe parcursul unei perioade de cel puțin cinci ani, prin intermediul acordului multianual privind performanța, pentru a sprijini administratorii de infrastructură să prevină degradarea infrastructurii feroviare și să reducă la minimum impactul asupra posibilelor restricții de capacitate. Bugetul anual pus la dispoziția administratorilor de***

infrastructură este transparent pentru administratorul de infrastructură și alocat în mod fiabil.

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Finanțarea multianuală furnizată de statul membru administratorului infrastructurii urmărește atingerea acestui echilibru. Informațiile necesare pentru ca administratorul de infrastructură să respecte această dispoziție sunt furnizate de solicitanți în timp util.

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Finanțarea multianuală furnizată de statul membru administratorului infrastructurii urmărește atingerea acestui echilibru. Informațiile necesare pentru ca administratorul de infrastructură să respecte această dispoziție sunt furnizate de solicitanți în timp util.

Amendamentul 61

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la lucrările de infrastructură în contextul mecanismelor de coordonare menționate la articolul 7e din Directiva **2012/34/CE** și, în ceea ce privește serviciile de transport feroviar transfrontalier, în conformitate cu articolul 54 din prezentul regulament.

Amendamentul

3. Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la lucrările de infrastructură în contextul mecanismelor de coordonare menționate la articolul 7e din Directiva **2012 /34 /UE** și, în ceea ce privește serviciile de transport feroviar transfrontalier, în conformitate cu articolul 54 din prezentul regulament.

Amendamentul 62

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 5 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Coordonarea abordează în special optimizarea programării lucrărilor de infrastructură și furnizarea de capacități alternative pe linia afectată și pe rutele alternative, ținând seama de nevoile operaționale și comerciale ale **solicitanților**.

Amendamentul

Coordonarea abordează în special optimizarea programării lucrărilor de infrastructură și furnizarea de capacități alternative pe linia afectată și pe rutele alternative, ținând seama de nevoile operaționale, **de infrastructură** și comerciale ale **diferiților solicitanți**.

Amendamentul 63

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 5 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**Structura de guvernare a transportului
feroviar de marfă trimite
administratorilor de infrastructură
respectivi o recomandare referitoare la
coordonarea lucrărilor cu trei luni înainte
de perioada definită la alineatul (4).**

Amendamentul 64

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Conținutul și calendarul pentru pregătirea acestor livrabile sunt prezentate în secțiunile 1 și 2 din anexa I.

Amendamentul

Conținutul și calendarul pentru pregătirea acestor livrabile sunt prezentate în secțiunile 1 și 2 din anexa I. **Întregul conținut este pus la dispoziție de către administratorul de infrastructură în limba oficială a statului membru și în limba engleză.**

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 2 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica secțiunile 1 și 2 din anexa I, pentru a asigura un proces eficient de planificare strategică și pentru a

Amendamentul

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica secțiunile 1 și 2 din anexa I, pentru a asigura un proces eficient de planificare strategică și pentru a

reflecta preocupările operaționale ale administratorilor de infrastructură și ale solicitanților, ținând seama de experiența ENIM, a administratorilor de infrastructură, a solicitanților și a altor părți interesate operaționale, a organismelor de reglementare și a **ENRB** în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentei secțiuni.

reflecta preocupările operaționale ale administratorilor de infrastructură și ale solicitanților, ținând seama de **o recomandare a ERA și de** experiența ENIM, a administratorilor de infrastructură, a solicitanților și a altor părți interesate operaționale, a organismelor de reglementare și a **ENRRB** în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentei secțiuni.

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 3 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Sub rezerva principiului independenței administrării prevăzut la articolul 4 din Directiva 2012/34/UE, statele membre pot oferi administratorului de infrastructură orientări strategice pe baza strategiilor indicative de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționate la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. Aceste orientări pot viza/conține în special:

Amendamentul

Sub rezerva principiului independenței administrării prevăzut la articolul 4 din Directiva 2012/34/UE, statele membre pot oferi administratorului de infrastructură orientări strategice pe baza strategiilor indicative de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționate la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. ***Orientările sunt furnizate de statele membre în timp util pentru a permite administratorilor de infrastructură și părților interesate operaționale să respecte termenele stabilite în anexa I la prezentul regulament.*** Aceste orientări pot viza/conține în special:

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) o perspectivă asupra dezvoltării infrastructurii feroviare, ținând seama de planurile și strategiile relevante de la nivel național sau regional și de planurile de lucru ale coridoarelor europene de transport menționate la articolul **53** din [noul Regulament TEN-T];

Amendamentul

(b) o perspectivă asupra dezvoltării infrastructurii feroviare, ținând seama de planurile, **inclusiv de planurile strategice pe termen lung privind infrastructura** și strategiile relevante de la nivel național sau regional și de planurile de lucru ale coridoarelor europene de transport menționate la articolul **54** din **Regulamentul (UE) 2024/... al Parlamentului European și al Consiliului^{1a}** [noul Regulament **privind** TEN-T];

^{1a}...**Regulamentul (UE) 2024/... al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO...).**

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 11 – alineatul 3 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Statele membre **se** coordonează **pentru a asigura** coerența între orientările strategice pe care le furnizează în conformitate cu prezentul alineat, în vederea sprijinirii dezvoltării serviciilor de transport feroviar internațional de călători și de marfă.

Amendamentul

Statele membre coordonează **furnizarea în timp util a orientărilor și asigură** coerența între orientările strategice pe care le furnizează în conformitate cu prezentul alineat, în vederea sprijinirii dezvoltării serviciilor de transport feroviar internațional de călători și de marfă.
Având în vedere articolul 8 din Directiva 2012/34/UE, statele membre asigură

alocarea în avans a resurselor financiare destinate administratorilor de infrastructură pentru întreținerea periodică a infrastructurii și a resurselor financiare pentru dezvoltarea infrastructurii descrise în strategia de capacitate menționată la articolul 16 din prezentul regulament. Statele membre își coordonează planurile strategice pe termen lung privind infrastructura și orarele, dezvoltarea infrastructurii lor pe baza acestor planuri și calendarele implementării lor.

Amendamentul 69

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Ținând seama de experiențele legate de elaborarea și punerea în aplicare a orientărilor strategice menționate la alineatul (3), Comisia poate adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 71, în scopul stabilirii statutului juridic specific, a modelului, a procedurilor, a criteriilor și a metodologiilor de aplicat pentru adoptarea orientărilor strategice naționale în vederea asigurării coerenței dintre aceste orientări strategice emise de statul membru, necesare pentru a sprijini dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional de marfă și de călători.

Amendamentul 70

Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Dacă este necesar, în lumina experienței dobândite în punerea în aplicare a prezentului regulament, ENIM poate defini o listă mai detaliată, care să facă o diferențiere suplimentară între tipurile de servicii de transport feroviar. Pentru a sprijini coerența transfrontalieră a procesului de planificare strategică, în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 se include o listă armonizată.

Amendamentul

Dacă este necesar, în lumina experienței dobândite în punerea în aplicare a prezentului regulament, ENIM, **în cooperare cu ERP**, poate defini o listă mai detaliată, care să facă o diferențiere suplimentară între tipurile de servicii de transport feroviar. Pentru a sprijini coerența transfrontalieră a procesului de planificare strategică, în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 se include o listă armonizată.

Amendamentul 71

Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 4 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) contribuția rezultată din consultarea solicitanților actuali și potențiali în conformitate cu articolul 13;

Amendamentul

(c) **nevoile de capacitate anunțate de părțile interesate operaționale și** contribuția rezultată din consultarea solicitanților actuali și potențiali în conformitate cu articolul 13;

Amendamentul 72

Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 4 – litera fa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(fa) pe cât posibil, impactul socioeconomic și de mediu al utilizării capacităților de infrastructură.

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Planificarea strategică a capacităților vizează **liniile care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și din rețeaua TEN-T centrală extinsă menționate la articolul 6 și în anexa I la [noul Regulament TEN-T]. Administratorii de infrastructură pot include și alte linii și noduri ale rețelei pe care o administrează.**

Planificarea strategică a capacităților vizează **spațiul feroviar unic european.**

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 8 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) modificările cererii de pe piață pentru capacități de infrastructură;

(b) modificările cererii de pe piață pentru capacități de infrastructură, **ținând cont de nevoile anunțate de solicitanți pentru servicii noi sau modificate;**

Amendamentul 75

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

9. ENIM elaborează orientări care stabilesc principii, proceduri și metodologii comune pentru planificarea strategică a capacităților. Comisia include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 din prezentul regulament. Orientările respective ar trebui să conțină cel puțin elementele enumerate în anexa III la prezentul regulament. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de aceste orientări în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE. Aceștia explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la principiile, procedurile și metodologiile comune stabilite în orientări.

Amendamentul

9. ***Până la ...[12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** ENIM elaborează orientări care stabilesc principii, proceduri și metodologii comune pentru planificarea strategică a capacităților. Comisia include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 din prezentul regulament. Orientările respective ar trebui să conțină cel puțin elementele enumerate în anexa III la prezentul regulament. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de aceste orientări în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE. Aceștia explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la principiile, procedurile și metodologiile comune stabilite în orientări.

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

9a. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili principiile, procedurile și metodologiile comune pentru planificarea strategică a capacității și pentru a modifica alineatul

(9) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților.

Amendamentul 77

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Administratorii de infrastructură se consultă cu toate părțile interesate operaționale care operează servicii de transport feroviar multi-rețea cu privire la planificarea strategică a capacităților în conformitate cu articolele 53 și 54.

Amendamentul

2. Administratorii de infrastructură se consultă cu toate părțile interesate operaționale care operează servicii de transport feroviar multi-rețea cu privire la planificarea strategică a capacităților **pe tot parcursul etapei de gestionare strategică a capacităților și cel puțin în conformitate cu etapele principale stabilite în anexa I**, în conformitate cu articolele 53 și 54.

Amendamentul 78

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Administratorii de infrastructură oferă solicitanților posibilitatea de a-și anunța necesitățile de capacitate într-un format structurat pe tot parcursul

procesului de gestionare a capacităților, pentru care ENIM precizează calendare adecvate. Administratorii de infrastructură depun toate eforturile pentru a integra necesitățile anunțate de solicitanți în documentele de planificare strategică a capacităților menționate la articolul 11 alineatul (2). Dacă nu sunt disponibile alternative pentru toate necesitățile de capacitate anunțate, administratorii de infrastructură depun toate eforturile pentru a rezolva conflictele potențiale prin intermediul mecanismului de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36.

Amendamentul 79

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Organismul de reglementare monitorizează activitățile administratorului de infrastructură în planificarea strategică a capacităților în conformitate cu articolul 63.

Amendamentul 80

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(d) implicarea tuturor părților interesate operaționale, a organismelor de

(d) implicarea tuturor părților interesate operaționale **și a ERP**, a organismelor de

reglementare și a Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar („ENRRB”), a coordonatorilor europeni și, dacă este necesar, a autorităților statelor membre și a altor părți interesate.

reglementare și a Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar („ENRRB”), a coordonatorilor europeni și, dacă este necesar, a autorităților statelor membre și a altor părți interesate.

Amendamentul 81

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Structura de guvernare a transportului feroviar de marfă trimite administratorilor de infrastructură respectivi o recomandare referitoare la strategia coordonată privind capacitatea cu trei luni înainte de perioada definită la articolul 10 alineatul (4).

Amendamentul 82

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Administratorii de infrastructură și ENIM monitorizează și analizează periodic piețele transporturilor pentru a-și fundamenta strategia de afaceri generală, gestionarea capacităților și a situațiilor de urgență, precum și deciziile de investiții. Administratorii de infrastructură comunică rezultatele acestei analize altor părți interesate în scopuri similare, inclusiv

1. Administratorii de infrastructură și ENIM, **în consultare cu ENRRB și ERP**, monitorizează și analizează periodic piețele transporturilor **și aspectele multimodale relevante pentru transportul feroviar** pentru a-și fundamenta strategia de afaceri generală, gestionarea capacităților și a situațiilor de urgență, precum și deciziile de investiții.

coordonatorilor europeni.

Administratorii de infrastructură comunică rezultatele acestei analize altor părți interesate în scopuri similare, inclusiv coordonatorilor europeni.

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 3 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) dacă este posibil, impactul efectelor prognozate ale schimbărilor climatice atât asupra infrastructurii, cât și asupra serviciilor furnizate.

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. ENIM se consultă cu solicitanții, cu clienții serviciilor de transport feroviar și cu asociațiile acestora, cu autoritățile publice naționale și europene cu privire la termenii de referință ai studiului, în special în ceea ce privește scopul studiului și procesul de implicare a părților interesate.

4. ENIM se consultă cu solicitanții, cu **ERP, cu** clienții serviciilor de transport feroviar și cu asociațiile acestora, cu autoritățile publice naționale și europene cu privire la termenii de referință ai studiului, în special în ceea ce privește scopul studiului și procesul de implicare a părților interesate.

Amendamentul 85

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Toate datele pentru studiu și studiul în sine sunt publicate și accesibile în mod liber. Datele trebuie să poată fi citite automat.

Amendamentul 86

Propunere de regulament
Articolul 16 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. Administratorul de infrastructură pregătește, publică și **actualizează periodic** strategia privind capacitatea în conformitate cu calendarul și cu conținutul prevăzute în secțiunea 2 din anexa I.

4. Administratorul de infrastructură pregătește, publică și, **dacă este necesar, actualizează** strategia privind capacitatea în conformitate cu calendarul și cu conținutul prevăzute în secțiunea 2 din anexa I.

Amendamentul 87

Propunere de regulament
Articolul 16 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5. Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la strategia privind capacitatea în conformitate cu articolul 13 și coordonează strategiile privind capacitatea cu alți administratori de

5. Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții **și cu infrastructurile de servicii afectate** cu privire la strategia privind capacitatea în conformitate cu articolul 13 și coordonează strategiile privind capacitatea cu alți administratori

infrastructură în conformitate cu articolul 14.

de infrastructură **vizați**, în conformitate cu articolul 14.

Amendamentul 88

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Administratorul de infrastructură prezintă organismului de reglementare strategia privind capacitatea. În termen de trei luni de la publicare, organismul de reglementare are, după efectuarea unei analize, competența de a solicita administratorului de infrastructură să modifice strategia respectivă.

Amendamentul 89

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Modelul de capacitate furnizează cel puțin informații despre volumul total al capacității disponibile pe fiecare tronson de rețea, despre cotele de capacitate rezervate pentru diferite segmente ale serviciilor de transport feroviar și despre restricțiile de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură. Administratorii de infrastructură pregătesc și publică modelul de capacitate pentru fiecare perioadă de valabilitate a graficului de circulație și actualizează **periodic** modelul

2. Modelul de capacitate furnizează cel puțin informații despre volumul total al capacității disponibile pe fiecare tronson de rețea, despre cotele de capacitate rezervate pentru diferite segmente ale serviciilor de transport feroviar și despre restricțiile de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură. **El conține, de asemenea, informații privind capacitatea infrastructurilor de servicii respective menționate la articolul 29 alineatul (1).** Administratorii de infrastructură pregătesc

de capacitate în conformitate cu conținutul și cu calendarul prevăzute în secțiunile 1 și 2 din anexa I.

și publică modelul de capacitate pentru fiecare perioadă de valabilitate a graficului de circulație și actualizează modelul de capacitate **atunci când este necesar** în conformitate cu conținutul și cu calendarul prevăzute în secțiunile 1 și 2 din anexa I.

Amendamentul 90

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Administratorii de infrastructură documentează și, după caz, justifică orice divergență între modelul de capacitate și strategia privind capacitatea referitoare la aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație. ***Dacă este necesar, strategia privind capacitatea este revizuită în funcție de evoluțiile înregistrate de la adoptarea strategiei privind capacitatea sau de la ultima actualizare a acesteia.***

Amendamentul

3. Administratorii de infrastructură documentează și, după caz, justifică orice divergență între modelul de capacitate și strategia privind capacitatea referitoare la aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație. Strategia privind capacitatea ***nu trebuie actualizată dacă modelul de capacitate a fost deja publicat pentru aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație.***

Amendamentul 91

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la modelul de capacitate în conformitate cu articolul 13 și coordonează strategiile privind capacitatea cu alți administratori de infrastructură în conformitate cu

Amendamentul

4. Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții ***și cu organismul de reglementare*** cu privire la modelul de capacitate în conformitate cu articolul 13 și coordonează strategiile privind capacitatea cu alți administratori de

articolul 14.

infrastructură **vizați**, în conformitate cu articolul 14.

Amendamentul 92

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Administratorul de infrastructură prezintă modelul de capacitate organismului de reglementare în vederea controlului cu două luni înainte de publicare. Organismul de reglementare poate lua o decizie cel târziu cu o lună înainte de publicare, solicitând administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate înainte de publicare. Pentru a asigura coerența transfrontalieră a modelelor de capacitate, decizia organismului de reglementare ține cont, după caz, de orice aviz sau recomandare din partea ENIM, a ERA sau a altor organisme de reglementare.

Amendamentul 93

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) capacitățile de infrastructură disponibile pentru a fi alocate solicitanților;

(a) capacitățile de infrastructură disponibile pentru a fi alocate solicitanților **în graficul de circulație și rezervate pentru cererile ulterioare în concordanță cu**

Amendamentul 94

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. În planul de furnizare a capacităților, administratorii de infrastructură pot preciza capacitățile de infrastructură planificate în prealabil. Capacitățile planificate în prealabil înseamnă capacitățile pentru care administratorul de infrastructură definește caracteristicile și volumele capacităților disponibile pentru cererile solicitanților, stabilește norme pentru alocarea acestor capacități și definește procesul prin care pot fi solicitate astfel de capacități, în conformitate cu articolul 20. Caracteristicile, normele și procesele de alocare specificate sunt luate în considerare la alocarea capacităților planificate în prealabil.

Amendamentul

4. În planul de furnizare a capacităților, administratorii de infrastructură pot preciza capacitățile de infrastructură **și capacitățile din infrastructurile de servicii, astfel cum sunt menționate la articolul 29 alineatul (1)**, planificate în prealabil. Capacitățile planificate în prealabil înseamnă capacitățile pentru care administratorul de infrastructură definește caracteristicile și volumele capacităților disponibile pentru cererile solicitanților, stabilește norme pentru alocarea acestor capacități și definește procesul prin care pot fi solicitate astfel de capacități, în conformitate cu articolul 20. Caracteristicile, normele și procesele de alocare specificate sunt luate în considerare la alocarea capacităților planificate în prealabil.

Amendamentul 95

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 7 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Administratorii de infrastructură includ în

Amendamentul

Administratorii de infrastructură includ în

planul de furnizare a capacităților toate elementele enumerate la alineatul (6) **pentru toate liniile și nodurile incluse în rețeaua TEN-T centrală și în rețeaua TEN-T centrală extinsă, astfel cum sunt definite în [noul Regulament TEN-T].**

planul de furnizare a capacităților toate elementele enumerate la alineatul (6) și **asigură coerența cu strategia privind capacitatea.**

Amendamentul 96

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

9. **Organismul de reglementare analizează planul de furnizare a capacităților și poate lua o decizie prin care să solicite administratorului de infrastructură să modifice planul respectiv. Decizia organismului de reglementare trebuie să țină seama de orice aviz sau recomandare a ENIM, în cazul în care un astfel de aviz sau o astfel de recomandare a fost furnizat(ă).**

Amendamentul

9. **Administratorul de infrastructură prezintă organismului de reglementare proiectul de plan de furnizare a capacităților în vederea controlului cu două luni înainte de publicare. Organismul de reglementare analizează planul în cauză și poate lua o decizie cel târziu cu o lună înainte de publicare, solicitând administratorului de infrastructură să modifice planul respectiv.**

Amendamentul 97

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

9a. Pentru a asigura coerența transfrontalieră a planurilor de furnizare a capacităților, decizia organismului de reglementare ține cont, după caz, de orice aviz sau recomandare din partea ENRRB,

a ERA sau a altor organisme de reglementare.

Amendamentul 98

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 10 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

10. ENIM adoptă orientări și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, stabilind următoarele:

Amendamentul

10. ***Până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] și în consultare cu ERP,*** ENIM adoptă orientări și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, stabilind următoarele:

Amendamentul 99

Propunere de regulament

Articolul 18 – alineatul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

10a. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili principiile, procedurile și metodologiile comune pentru orientările menționate la alineatul (10) de la prezentul articol și pentru a modifica alineatul (10) de la prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților.

Amendamentul 100

Propunere de regulament

Articolul 19 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) desemnarea unor rute alternative care să permită redirecționarea traficului în cazul indisponibilității **liniilor incluse în rețeaua TEN-T centrală și în rețeaua TEN-T centrală extinsă, astfel cum se prevede la articolul 6 și în anexa I la [noul Regulament TEN-T];**

Amendamentul

(a) desemnarea unor rute alternative care să permită redirecționarea traficului în cazul indisponibilității **unei linii;**

Amendamentul 101

Propunere de regulament

Articolul 19 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Comisia **adoptă** acte **de punere** în **aplicare care stabilesc** detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate pentru aplicarea alineatului (2), în special pentru situațiile care au un impact potențial asupra traficului transfrontalier. **Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).**

Amendamentul

5. Comisia **este împuternicită să adopte** acte **delegat** în **conformitate cu articolul 71 pentru a stabili** detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate pentru aplicarea alineatului (2) **de la prezentul articol**, în special pentru situațiile care au un impact potențial asupra traficului transfrontalier. **Actele delegate respective se adoptă până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].**

Amendamentul 102

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Obiectele de planificare a capacităților definesc caracteristicile și proprietățile diferitelor tipuri de capacități planificate în prealabil, inclusiv capacitățile disponibile pentru cererile solicitanților, capacitățile rezervate pentru lucrările de infrastructură și capacitățile deja alocate. Aceste caracteristici și proprietăți trebuie să includă toate aspectele relevante pentru anumite tipuri de capacități planificate în prealabil, cum ar fi ruta, orarul, viteza minimă garantată sau necesară, compatibilitatea tehnică dintre materialul rulant și infrastructură, parametrii și numărul de **sloturi** incluse.

Amendamentul

2. Obiectele de planificare a capacităților definesc caracteristicile și proprietățile diferitelor tipuri de capacități planificate în prealabil, inclusiv capacitățile disponibile pentru cererile solicitanților, capacitățile rezervate pentru lucrările de infrastructură și capacitățile deja alocate. Aceste caracteristici și proprietăți trebuie să includă toate aspectele relevante pentru anumite tipuri de capacități planificate în prealabil, cum ar fi ruta, orarul, viteza minimă garantată sau necesară, compatibilitatea tehnică dintre materialul rulant și infrastructură, parametrii și numărul de **curse ale trenurilor** incluse.

Amendamentul 103

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. ENIM elaborează un cadru comun pentru criteriile și procedurile menționate la alineatul (1) și îl include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Acest cadru comun trebuie să asigure un echilibru între beneficiile rezervării de capacități pentru anumite tipuri de servicii de transport feroviar sau procese de alocare și necesitatea de a asigura flexibilitatea pentru a răspunde nevoilor pieței în ceea ce privește alocarea capacităților. În acest scop, cadrul comun prevede posibilitatea

Amendamentul

3. **Până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] și în consultare cu ERP**, ENIM elaborează un cadru comun pentru criteriile și procedurile menționate la alineatul (1) **de la prezentul articol** și îl include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Acest cadru comun trebuie să asigure un echilibru între beneficiile rezervării de capacități pentru anumite tipuri de servicii de transport feroviar sau procese de alocare și necesitatea de a asigura flexibilitatea

de a lua în considerare cererile de drepturi de capacitate care nu sunt în concordanță cu capacitățile planificate în prealabil în contextul mecanismului de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36.

pentru a răspunde nevoilor pieței în ceea ce privește alocarea capacităților. În acest scop, cadrul comun prevede posibilitatea de a lua în considerare cererile de drepturi de capacitate care nu sunt în concordanță cu capacitățile planificate în prealabil în contextul mecanismului de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36.

Amendamentul 104

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. ENIM elaborează și adoptă specificații formale pentru obiectele de planificare a capacităților într-un format lizibil pentru om și prelucrabil automat. ENIM include aceste specificații în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Pe baza experienței sale în aplicarea prezentului articol, ENIM furnizează Comisiei informații cu privire la posibilele modificări ale specificațiilor tehnice de interoperabilitate, astfel cum sunt prevăzute în Directiva (UE) 2016/797 și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective, în conformitate cu articolul 62 alineatul (3) din prezentul regulament.

Amendamentul

4. ENIM elaborează și adoptă specificații formale pentru obiectele de planificare a capacităților într-un format lizibil pentru om și prelucrabil automat. ENIM include aceste specificații în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 **din prezentul regulament**. Pe baza experienței sale în aplicarea prezentului articol, ENIM, **după consultarea ERP**, furnizează Comisiei informații cu privire la posibilele modificări ale specificațiilor tehnice de interoperabilitate, astfel cum sunt prevăzute în Directiva (UE) 2016/797 și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective, în conformitate cu articolul 62 alineatul (3) din prezentul regulament.

Amendamentul 105

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate pentru aplicarea alineatului (1) de la prezentul articol, în special pentru situațiile care au un impact potențial asupra traficului transfrontalier, și pentru a modifica alineatul (1) de la prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 106

Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Cererile individuale de capacitate contradictorii prezentate în vederea alocării pe parcursul graficului de circulație nu constituie un motiv pentru declararea unui element al infrastructurii ca fiind foarte utilizat sau saturat, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (1).

3. Cererile individuale de capacitate contradictorii prezentate în vederea alocării pe parcursul **perioadei de valabilitate a** graficului de circulație nu constituie un motiv pentru declararea unui element al infrastructurii ca fiind foarte utilizat sau saturat, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (1).

Amendamentul 107

Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

8. Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată sunt stabilite în documentul de referință al rețelei și respectă toate măsurile și criteriile adoptate în conformitate cu alineatul (7).

Amendamentul

8. Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată sunt stabilite în documentul de referință al rețelei și respectă toate măsurile și criteriile adoptate în conformitate cu alineatul (6).

Amendamentul 108

Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

9. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica anexa II, pentru a asigura o gestionare eficientă a capacităților pe infrastructura foarte utilizată și saturată și pentru a reflecta preocupările operaționale ale administratorilor de infrastructură și ale solicitanților, ținând seama de experiența ENIM, a administratorilor de infrastructură, a solicitanților și a altor părți interesate operaționale, a organismelor de reglementare și a **ENRB** în punerea în aplicare a prezentului articol.

Amendamentul

9. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica anexa II, pentru a asigura o gestionare eficientă a capacităților pe infrastructura foarte utilizată și saturată și pentru a reflecta preocupările operaționale ale administratorilor de infrastructură și ale solicitanților, ținând seama de experiența ENIM, a administratorilor de infrastructură, a solicitanților și a altor părți interesate operaționale, a organismelor de reglementare și a **ENRRB** în punerea în aplicare a prezentului articol.

Amendamentul 109

Propunere de regulament
Articolul 22 – alineatul 1 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Analiza capacității include, de asemenea, un prim set orientativ de măsuri posibile care trebuie luate pe termen scurt, mediu și lung pentru a reduce saturarea și pentru a spori disponibilitatea capacităților.

Amendamentul

Analiza capacității include, de asemenea, un prim set orientativ de măsuri posibile care trebuie luate pe termen scurt, mediu și lung pentru a reduce saturarea și pentru a spori disponibilitatea capacităților.

Analiza capacității face distincție între măsurile pentru infrastructura foarte utilizată și cele pentru infrastructura saturată.

Amendamentul 110

Propunere de regulament
Articolul 22 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Analiza capacității ia în considerare caracteristicile infrastructurii în ceea ce privește capacitatea, capabilitățile și interoperabilitatea, procedurile de operare, natura diferitelor servicii operate și efectul tuturor acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile avute în vedere includ în special servicii de redirectionare, servicii de replanificare, modificări de viteză, armonizarea procedurilor de operare și îmbunătățirea infrastructurii.

Amendamentul

2. Analiza capacității ia în considerare caracteristicile infrastructurii în ceea ce privește capacitatea, capabilitățile și interoperabilitatea, procedurile de operare, natura diferitelor servicii operate și efectul tuturor acestor factori asupra capacităților de infrastructură. Măsurile avute în vedere includ în special servicii de redirectionare, ***inclusiv prin diferite rețele, după caz***, servicii de replanificare, modificări de viteză, armonizarea procedurilor de operare și îmbunătățirea infrastructurii.

Amendamentul 111

Propunere de regulament
Articolul 22 – alineatul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Administratorii de infrastructură iau în considerare rezultatele oricărei analize a capacității efectuate în temeiul prezentului articol în planificarea strategică a capacităților, în special în strategia privind capacitatea, în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților.

Amendamentul

Administratorii de infrastructură iau în considerare rezultatele oricărei analize a capacității efectuate, **inclusiv în alte rețele vizate**, în temeiul prezentului articol în planificarea strategică a capacităților, în special în strategia privind capacitatea, în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților.

Amendamentul 112

Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În termen de șase luni de la finalizarea analizei capacității în conformitate cu articolul 22, administratorul de infrastructură elaborează un plan de sporire a capacității.

Amendamentul

Pentru infrastructura declarată saturată în conformitate cu articolul 21 și în termen de șase luni de la finalizarea analizei capacității în conformitate cu articolul 22, administratorul de infrastructură elaborează un plan de sporire a capacității.

Amendamentul 113

Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) variantele și costurile sporirii

Amendamentul

(d) variantele și costurile sporirii

capacității, inclusiv modificările probabile ale tarifelor de acces.

capacității, inclusiv **măsurile descrise la articolul 22 alineatul (2) și** modificările probabile ale tarifelor de acces.

Amendamentul 114

Propunere de regulament

Articolul 23 – alineatul 3 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Pe baza unei analize a capacității, statul membru construiește sau modernizează infrastructura necesară.

Amendamentul 115

Propunere de regulament

Articolul 25 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Atunci când împarte capacitățile de infrastructură în temeiul alineatului (1), administratorul de infrastructură acționează în conformitate cu articolul 8.

Atunci când împarte capacitățile de infrastructură **care sunt declarate congestionate** în temeiul alineatului (1), administratorul de infrastructură acționează în conformitate cu articolul 8.

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Articolul 25 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], dacă s-a declarat că se apelează foarte intens la repartizarea capacităților de infrastructură în temeiul alineatului (1) din prezentul articol, administratorul de infrastructură acționează în conformitate cu articolul 8.

Amendamentul 117

Propunere de regulament Articolul 25 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Administratorul de infrastructură ia în considerare nevoia de capacitate pentru serviciile de transport feroviar multi-rețea.

Amendamentul

Administratorul de infrastructură ia în considerare nevoia de capacitate pentru serviciile de transport feroviar multi-rețea, ***în special pentru serviciile de transport feroviar internațional de marfă.***

Amendamentul 118

Propunere de regulament Articolul 27 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Solicitanții ***au dreptul de a cere*** drepturi de capacitate multi-rețea și ***de a primi*** răspunsuri la aceste cereri într-un singur loc și printr-o singură operațiune. Administratorii de infrastructură cooperează la alocarea capacităților

Amendamentul

Solicitanții ***cer*** drepturi de capacitate multi-rețea și ***primesc*** răspunsuri la aceste cereri într-un singur loc și printr-o singură operațiune ***după cum stă scris la alineatul (4) de la prezentul articol.*** Administratorii de infrastructură cooperează la alocarea

pentru serviciile de transport feroviar multi-rețea, inclusiv, în special, pentru serviciile de transport feroviar internaționale de marfă și pentru serviciile de transport feroviar internaționale de călători.

capacităților pentru serviciile de transport feroviar multi-rețea, inclusiv, în special, pentru serviciile de transport feroviar internaționale de marfă și pentru serviciile de transport feroviar internaționale de călători.

Amendamentul 119

Propunere de regulament Articolul 27 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Administratorii de infrastructură respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate.

Amendamentul

3. Administratorii de infrastructură respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate, **în special în cazul întreprinderilor feroviare integrate pe verticală. Informațiile precum linia anume ce face obiectul cererii, numărul sau frecvența aferente sunt considerate confidențiale.**

Amendamentul 120

Propunere de regulament Articolul 27 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Pentru drepturile de capacitate multi-rețea, ENIM **stabilește** o interfață unică sau un sistem comun în conformitate cu articolul 62, pentru a **gestiona** alocarea capacităților într-un singur loc și printr-o singură operațiune.

Amendamentul

Pentru drepturile de capacitate multi-rețea, ENIM, **după ce ERA aprobă conformitatea cu STI-urile și până la ... [12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], un ghișeu unic cu o interfață unică sau un sistem comun dezvoltat** în conformitate cu articolul 62. **Administratorii de infrastructură se folosesc de această interfață unică** pentru

a **administra** alocarea capacităților într-un singur loc și printr-o singură operațiune. **Serviciile feroviare conectate sau grupate au un singur administrator de infrastructură ca punct unic de contact. Astfel de servicii feroviare conectate sau grupate trebuie declarate în cererea de capacitate.**

Amendamentul 121

Propunere de regulament

Articolul 27 – alineatul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Administratorul de infrastructură anulează un drept de capacitate care, pe o perioadă de cel puțin o lună, a fost utilizat sub un prag stabilit în documentul de referință al rețelei, cu excepția cazului în care acest lucru s-a datorat unor cauze fără caracter economic independente de voința solicitantului. ENIM definește intervalele pentru acest prag și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul

Administratorul de infrastructură anulează un drept de capacitate care, pe o perioadă de cel puțin o lună, a fost utilizat sub un prag stabilit în documentul de referință al rețelei, cu excepția cazului în care acest lucru s-a datorat unor cauze fără caracter economic independente de voința solicitantului. ENIM **se consultă cu ERP și** definește intervalele pentru acest prag și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 27 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. În cazul în care administratorul de infrastructură anulează, în conformitate cu alineatul (6), drepturile de capacitate

Amendamentul

7. În cazul în care administratorul de infrastructură anulează, în conformitate cu alineatul (6), drepturile de capacitate

multi-rețea, organismul de reglementare responsabil **cu** administratorul de infrastructură respectiv informează organisme de reglementare relevante și ENRRB.

multi-rețea, **informează** organismul de reglementare responsabil **pentru** administratorul de infrastructură **respectiv. Organismul de reglementare** respectiv informează organisme de reglementare relevante și ENRRB.

Amendamentul 123

Propunere de regulament Articolul 27 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Administratorul de infrastructură are dreptul să aplice, în funcție de situație, diferite unghiuri de abordare a graficelor de circulație. Dacă decide să facă o preplanificare a capacității folosind tronsoane sistematice cu relevanță transfrontalieră, administratorul de infrastructură se coordonează cu administratorii de infrastructură din țările vecine și cu alți administratori de infrastructură vizați pentru a găsi soluții convenite de comun acord pentru traficul transfrontalier. Indiferent de opțiunea aleasă de statele membre la nivel național pentru graficele orare, administratorii de infrastructură asigură o alocare echilibrată, echitabilă și nediscriminatorie a tronsoanelor. Cât despre compensația pentru modificările drepturilor de capacitate menționate la articolul 40 care implică și tronsoane sistematice, valoarea acestora se stabilește de cel puțin 1,25 ori valoarea definită pentru tronsoanele nesistematice în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 40.

Amendamentul 124

Propunere de regulament Articolul 27 – alineatul 7 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7b. Administratorii de infrastructură informează organismul de reglementare cu privire la toate cererile de capacitate primite care nu corespund parametrilor capacităților disponibile, astfel cum sunt definiți în planul de furnizare a capacităților, indiferent dacă cererile au fost acceptate sau refuzate. Pe baza acestor informații, organismul de reglementare emite cel puțin o dată la doi ani un aviz prin care poate recomanda administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate.

Amendamentul 125

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) desemnarea unui **punct** unic **de contact** responsabil cu comunicarea cu solicitantul în legătură cu **cererea** de acordare a dreptului de capacitate multi-rețea, care este notificat solicitantului fără întârziere după primirea cererii;

(a) desemnarea unui **ghișeu** unic, **după cum se precizează la articolul 27 alineatul (4)**, responsabil cu comunicarea cu solicitantul în legătură cu **fiecare cerere** de acordare a dreptului de capacitate multi-rețea, care este notificat solicitantului fără întârziere după primirea cererii. **Aceasta se aplică și în cazul perechilor transfrontaliere de trenuri care reprezintă servicii feroviare internaționale înspre și dinspre o destinație din alt stat membru;**

Amendamentul 126

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. ENIM definește procedurile și metodele detaliate de punere în aplicare a prezentului articol și cerințele minime de calitate menționate la alineatul (2) litera (b) și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul

5. ***Până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] și în consultare cu ERP***, ENIM definește procedurile și metodele detaliate de punere în aplicare a prezentului articol și cerințele minime de calitate menționate la alineatul (2) litera (b) și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul 127

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile și metodele detaliate de punere în aplicare a prezentului articol și cerințele de calitate minime menționate la alineatul (2) litera (b) și a modifica alineatul (5) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). Ele sunt incluse în cadrul european pentru administrarea capacităților.

Amendamentul 128

Propunere de regulament
Articolul 29 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Operatorii de infrastructuri de servicii care furnizează informații orientative cu privire la capacitatea disponibilă a infrastructurii de servicii în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177²² al Comisiei cooperează cu administratorii de infrastructură pentru ca aceștia să ofere **trase** care să includă capacitatea infrastructurii **feroviare**. Alți operatori de infrastructuri de servicii pot încheia un acord cu administratorii de infrastructură pentru furnizarea în comun a capacităților.

²² Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe (JO L 307, 23.11.2017, p. 1).

Amendamentul

1. Operatorii de infrastructuri de servicii care furnizează informații orientative cu privire la capacitatea disponibilă a infrastructurii de servicii în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177²² al Comisiei cooperează cu administratorii de infrastructură pentru ca aceștia să ofere **tronsoane** care să includă capacitatea infrastructurii **de servicii**. Alți operatori de infrastructuri de servicii pot încheia un acord cu administratorii de infrastructură pentru furnizarea în comun a capacităților.

²² Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe (JO L 307, 23.11.2017, p. 1).

Amendamentul 129

Propunere de regulament
Articolul 29 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Administratorii de infrastructură se asigură că solicitanții pot cere într-un singur loc **și printr-o singură operațiune drepturi** de capacitate pe infrastructura feroviară și în infrastructurile de servicii

Amendamentul

3. Administratorii de infrastructură se asigură că solicitanții pot cere într-un singur loc, **stabilit în conformitate cu articolul 27 alineatul (4), drepturile** de capacitate **pe operațiune** pe infrastructura

menționate la alineatul (1).

feroviară și în infrastructurile de servicii menționate la alineatul (1).

Amendamentul 130

Propunere de regulament Articolul 29 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. În sensul alineatului (3), administratorii de infrastructură și operatorii de infrastructuri de servicii coordonează capacitatea și acordă drepturi de capacitate, inclusiv pentru capacități din infrastructura **feroviară** care **îndeplinește** cerințele solicitantului, sau depun eforturi pentru a oferi o alternativă viabilă.

Amendamentul

4. În sensul alineatului (3), administratorii de infrastructură și operatorii de infrastructuri de servicii coordonează capacitatea și acordă drepturi de capacitate, inclusiv pentru capacități din infrastructura **de servicii** care **îndeplinesc** cerințele solicitantului, sau depun eforturi pentru a oferi o alternativă viabilă.

Amendamentul 131

Propunere de regulament Articolul 29 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Operatorii de infrastructuri de servicii menționați la alineatul (1) pun la dispoziția administratorului infrastructurii, **la cerere sau** în timp real, **dacă este necesar**, informații în format digital cu privire la capacitățile disponibile, în conformitate cu articolul 62.

Amendamentul

5. Operatorii de infrastructuri de servicii **afectate** menționați la alineatul (1) pun la dispoziția administratorului infrastructurii, în timp real, informații în format digital cu privire la capacitățile disponibile, în conformitate cu articolul 62.

Amendamentul 132

Propunere de regulament
Articolul 29 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Atunci când solicită drepturi de capacitate pentru a avea acces la o infrastructură de servicii, solicitanții trebuie să depună la dosar acordul prin care proprietarul infrastructurii de servicii acceptă vehiculele lor.

Amendamentul 133

Propunere de regulament
Articolul 29 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6. În sensul prezentului articol și în conformitate cu articolul 62, ENIM furnizează orientări cu privire la cerințele funcționale și tehnice pentru schimbul de informații între operatorii de infrastructuri **feroviare** și administratorii de infrastructură **în sensul prezentului articol**. Fără a se aduce atingere articolului 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177, operatorii de infrastructuri de servicii pot cere să fie scutiți de la aplicarea prezentului articol. Aceste cereri se adresează organismului de reglementare și trebuie să fie motivate în mod corespunzător. Organismele de reglementare pot decide să prelungească o scutire în cazuri justificate în mod corespunzător.

6. În sensul prezentului articol și în conformitate cu articolul 62, ENIM, **după ce primește aprobare de la ERA și până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]**, furnizează orientări cu privire la cerințele funcționale și tehnice pentru schimbul de informații între operatorii de infrastructuri **de servicii** și administratorii de infrastructură. Fără a se aduce atingere articolului 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177, operatorii de infrastructuri de servicii pot cere să fie scutiți de la aplicarea prezentului articol. Aceste cereri se adresează organismului de reglementare și trebuie să fie motivate în mod corespunzător. Organismele de reglementare pot decide să prelungească o scutire în cazuri justificate în mod corespunzător.

Amendamentul 134

Propunere de regulament Articolul 29 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. ENRRB monitorizează aplicarea alineatului (7) și oferă recomandări cu privire la criteriile care trebuie utilizate pentru evaluarea cererilor de scutire.

Amendamentul

7. ENRRB monitorizează aplicarea alineatului (6) și oferă recomandări cu privire la criteriile care trebuie utilizate pentru evaluarea cererilor de scutire.

Amendamentul 135

Propunere de regulament Articolul 29 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Administratorii de infrastructură informează organismul de reglementare despre toate cererile de capacitate primite care nu au corespuns parametrilor capacităților disponibile definiți în planul de furnizare a capacităților și, ca urmare, au fost respinse. Pe baza acestor informații, organismul de reglementare emite cel puțin o dată la doi ani un aviz prin care poate recomanda administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate.

Amendamentul 136

Propunere de regulament Articolul 29 – alineatul 7 b (nou)

7b. Până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili în detaliu cerințele funcționale și tehnice pentru schimbul de informații între operatorii de infrastructuri feroviare și administratorii de infrastructură în sensul prezentului articol și a modifica alineatul (6) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

Amendamentul 137

Propunere de regulament Articolul 30 – alineatul 2

2. Administratorii de infrastructură actualizează **în permanență** graficul de circulație până la sfârșitul perioadei de valabilitate a graficului de circulație, ținând seama de capacitățile alocate prin procesul de planificare continuă menționat la articolul 33, de capacitățile alocate prin procesul ad-hoc menționat la articolul 34, de modificările drepturilor de capacitate în conformitate cu articolul 39 și de reprogramarea în contextul gestionării perturbărilor și al gestionării crizelor în conformitate cu articolul 41.

2. Administratorii de infrastructură actualizează **la intervale regulate** graficul de circulație până la sfârșitul perioadei de valabilitate a graficului de circulație, ținând seama de capacitățile alocate prin procesul de planificare continuă menționat la articolul 33, de capacitățile alocate prin procesul ad-hoc menționat la articolul 34, de modificările drepturilor de capacitate în conformitate cu articolul 39 și de reprogramarea în contextul gestionării perturbărilor și al gestionării crizelor în conformitate cu articolul 41.

Amendamentul 138

Propunere de regulament
Articolul 31 – alineatul 1 – paragraful 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Acordurile-cadru sunt notificate organismului de reglementare și aprobate de acesta. În cazul acordurilor-cadru pentru mai multe rețele, aprobarea ține seama de avizul dat de ENRRB.

Amendamentul 139

Propunere de regulament
Articolul 31 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Administratorii de infrastructură încheie acorduri-cadru numai în cazul în care dreptul de capacitate solicitat este în concordanță cu documentele de planificare ale planificării strategice a capacităților menționate la articolul 11 alineatul (2). Administratorii de infrastructură indică în aceste documente de planificare capacitatea pe care intenționează să o rezerve pentru alocare prin acorduri-cadru.

3. Administratorii de infrastructură încheie acorduri-cadru numai în cazul în care dreptul de capacitate solicitat este în concordanță cu documentele de planificare ale planificării strategice a capacităților menționate la articolul 11 alineatul (2). Administratorii de infrastructură,

după ce se consultă cu administratorii rețelelor învecinate, indică în aceste documente de planificare capacitatea pe care intenționează să o rezerve pentru alocare prin acorduri-cadru.

Amendamentul 140

Propunere de regulament
Articolul 31 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Acordurile-cadru nu împiedică utilizarea infrastructurii relevante de către alți solicitanți sau alte servicii. În acest scop, administratorii de infrastructură stabilesc cotele maxime din capacitatea totală care pot fi alocate prin acorduri-cadru și le includ în documentul de referință al rețelei.

Amendamentul

4. Acordurile-cadru nu împiedică utilizarea infrastructurii relevante de către alți solicitanți sau alte servicii. În acest scop, administratorii de infrastructură, ***după ce se consultă cu organismul de reglementare***, stabilesc cotele maxime din capacitatea totală care pot fi alocate prin acorduri-cadru și le includ în documentul de referință al rețelei. ***Administratorii de infrastructură din țările învecinate care au încheiat acorduri-cadru transfrontaliere aliniază aceste cote maxime din capacitatea totală asigurând în măsura posibilităților coerența acestora.***

Amendamentul 141

Propunere de regulament Articolul 31 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Acordurile-cadru acoperă, în principiu, perioada indicată în secțiunea 5 din anexa I. Administratorul de infrastructură poate conveni o perioadă mai scurtă sau mai lungă în cazuri specifice. Orice perioadă mai lungă decât perioada indicată la ***punctul*** 5 din anexa I trebuie să fie justificată prin cerința efectuării unor investiții specifice de către entitățile nou intrate pe piață sau prin noutatea substanțială a serviciului.

Amendamentul

7. Acordurile-cadru acoperă, în principiu, perioada indicată în secțiunea 5 din anexa I. Administratorul de infrastructură poate conveni o perioadă mai scurtă sau mai lungă în cazuri specifice. Orice perioadă mai lungă decât perioada indicată la ***secțiunea*** 5 din anexa I trebuie să fie justificată prin cerința efectuării unor investiții specifice de către entitățile nou intrate pe piață sau prin noutatea substanțială a serviciului.

Amendamentul 142

Propunere de regulament
Articolul 31 – alineatul 11

Textul propus de Comisie

11. Pe baza experienței acumulate de organisme de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și pe baza activităților ENRRB, Comisia **poate adopta** un act de punere în aplicare **prin care să stabilească detaliile procedurii** și criteriile care trebuie **urmărite** pentru **aplicarea uniformă a prezentului articol și a articolului 33**. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

Amendamentul

11. Pe baza experienței acumulate de organisme de reglementare, de autoritățile competente și de întreprinderile feroviare și pe baza activităților ENRRB, Comisia **adoaptă, până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]**, un act de punere în aplicare **pentru a stabili în detaliu procedura și criteriile care trebuie urmate** pentru **a aplica uniform și a modifica prezentul articol și articolul 33**. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

Amendamentul 143

Propunere de regulament
Articolul 32 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. În cazul unui conflict între două sau mai multe cereri de capacitate, administratorii de infrastructură încearcă mai întâi să **soluționeze** conflictul prin mecanismul de consultare consensuală menționat la articolul 36.

Amendamentul

3. În cazul unui conflict între două sau mai multe cereri de capacitate **sau dacă cererile de capacitate nu sunt compatibile cu planul de furnizare a capacităților**, administratorii de infrastructură încearcă mai întâi să **rezolve** conflictul prin mecanismul de consultare consensuală **de rezolvare a conflictelor** menționat la articolul 36.

Amendamentul 144

Propunere de regulament
Articolul 32 – alineatul 5 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În conformitate cu articolul 18 și cu articolul 20, administratorul de infrastructură acordă prioritate cererilor care sunt în concordanță cu capacitățile planificate în prealabil definite în planul de furnizare a capacităților. Ca ***urmare, administratorul de infrastructură poate fie să accepte, fie să refuze cererile care nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților.***

Amendamentul

În conformitate cu articolul 18 și cu articolul 20, administratorul de infrastructură acordă prioritate cererilor care sunt în concordanță cu capacitățile planificate în prealabil definite în planul de furnizare a capacităților, ***cu condiția ca părțile interesate operaționale să fi fost consultate corespunzător, iar anunțurile lor privind capacitățile să fi fost luate în considerare în cea mai mare măsură posibilă.***

Amendamentul 145

Propunere de regulament
Articolul 32 – alineatul 5 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Atunci când acceptă cereri care nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților, administratorul de infrastructură urmărește să mențină echilibrul general între elementele planului de furnizare a capacităților enumerate la articolul 18 alineatul (6).

Amendamentul

Atunci când acceptă cereri care nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților, administratorul de infrastructură urmărește să mențină echilibrul general între elementele planului de furnizare a capacităților enumerate la articolul 18 alineatul (6) ***și cererea însăși. Aceste cereri trebuie luate în considerare dacă este disponibilă o capacitate liberă suficientă fără a restricționa nevoile pentru cererile ulterioare.***

Amendamentul 146

Propunere de regulament
Articolul 32 – alineatul 5 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Atunci când **refuză** cereri care nu sunt **conforme** cu planul de furnizare a capacităților, administratorul de infrastructură informează fără întârziere solicitantul în cauză cu privire la intenția sa de a refuza o cerere. Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare.

Amendamentul

Atunci când **prelucrează** cereri care nu sunt **compatibile** cu planul de furnizare a capacităților, **administratorul de infrastructură ar trebui să ofere o alternativă și, în funcție de timpul disponibil, să se consulte mai întâi cu solicitantii în cauză. Dacă nu este posibilă nicio ofertă alternativă atunci când se respinge o cerere**, administratorul de infrastructură informează fără întârziere solicitantul în cauză cu privire la intenția sa de a refuza o cerere. Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare.

Amendamentul 147

Propunere de regulament
Articolul 32 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

8. Administratorul de infrastructură ia în considerare cererile depuse după termenul inițial și înainte de termenul final prevăzut la **punctul** 4 din anexa I. În astfel de cazuri, administratorii de infrastructură alocă drepturile de capacitate în conformitate cu secțiunea 4 punctul 2 din anexa I.

Amendamentul

8. Administratorul de infrastructură ia în considerare cererile depuse după termenul inițial și înainte de termenul final prevăzut la **secțiunea** 4 din anexa I. În astfel de cazuri, administratorii de infrastructură alocă drepturile de capacitate în conformitate cu secțiunea 4 punctul 2 din anexa I.

Amendamentul 148

Propunere de regulament
Articolul 33 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Administratorii de infrastructură alocă capacități prin procesul de planificare continuă în conformitate cu termenele stabilite la **punctul** 6 din anexa I. Administratorii de infrastructură rezervă capacități în acest scop în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18.

Amendamentul

1. Administratorii de infrastructură alocă capacități prin procesul de planificare continuă în conformitate cu termenele stabilite la **secțiunea** 6 din anexa I. Administratorii de infrastructură rezervă capacități în acest scop în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18.

Amendamentul 149

Propunere de regulament
Articolul 33 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

- (b) specificațiile de capacitate pentru toate zilele de funcționare care depășesc perioada de valabilitate a graficului de circulație care cuprinde prima zi inclusă în cerere cu o perioadă maximă specificată la **punctul** 6 din anexa I.

Amendamentul

- (b) specificațiile de capacitate pentru toate zilele de funcționare care depășesc perioada de valabilitate a graficului de circulație care cuprinde prima zi inclusă în cerere cu o perioadă maximă specificată la **secțiunea** 6 din anexa I.

Amendamentul 150

Propunere de regulament
Articolul 33 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Fără a se aduce atingere

Amendamentul

3. Fără a se aduce atingere

articolului 18, administratorii de infrastructură alocă capacitățile rezervate pentru procesul de planificare continuă pe baza principiului de alocare prevăzut în secțiunea 5 punctul 2 din anexa I.

articolului 18, administratorii de infrastructură alocă capacitățile rezervate pentru procesul de planificare continuă pe baza principiului de alocare prevăzut în secțiunea 6 punctul 2 din anexa I.

Amendamentul 151

Propunere de regulament Articolul 33 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. În conformitate cu normele și procedurile prevăzute la articolul 20, administratorii de infrastructură **pot refuza alocarea capacităților** pentru cererile de planificare continuă dacă cererile nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților adoptat în conformitate cu articolul 18. **Refuzul se comunică fără întârziere solicitantului.** Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare.

Amendamentul

4. În conformitate cu normele și procedurile prevăzute la articolul 20, administratorii de infrastructură **fac tot ce le stă în putință pentru a oferi capacități alternative** pentru cererile de planificare continuă dacă cererile nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților adoptat în conformitate cu articolul 18. **Dacă nu poate oferi o alternativă, administratorul de infrastructură poate refuza să aloce capacități în urma unei astfel de cereri incompatibile cu realitatea.** Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare.

Amendamentul 152

Propunere de regulament Articolul 33 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. **Administratorii de infrastructură informează organismul de reglementare**

Amendamentul

5. **eliminat**

cu privire la toate cererile de capacitate primite care nu corespund parametrilor capacităților disponibile, astfel cum sunt definiți în planul de furnizare a capacităților, indiferent dacă acestea au fost acceptate sau refuzate. Pe baza acestor informații, organismul de reglementare emite un aviz cel puțin o dată la doi ani, prin care poate recomanda administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate.

Amendamentul 153

Propunere de regulament Articolul 36 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

8. ENIM elaborează orientări pentru mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor cu privire la cererile de capacitate multi-rețea și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul

8. ***Până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] și după consultarea cu ERP,*** ENIM elaborează orientări pentru mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor cu privire la cererile de capacitate multi-rețea și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul 154

Propunere de regulament Articolul 36 – alineatul 8 a (nou)

8a. Până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și ale criteriilor care trebuie respectate pentru mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor pentru cererile de capacitate multi-rețea și pentru modificarea alineatului (8) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților.

Amendamentul 155

Propunere de regulament Articolul 37 – alineatul 2

2. În contextul **procesului** formal de soluționare a conflictelor, cererile de drepturi de capacitate multi-rețea sunt luate în considerare în întregime. În cazul în care, în conformitate cu articolul 8 alineatul (6), se aplică parametri naționali diferiți, parametrii respectivi se utilizează pentru secțiunile respective.

2. În contextul **mecanismului** formal de soluționare a conflictelor, cererile de drepturi de capacitate multi-rețea sunt luate în considerare în întregime. În cazul în care, în conformitate cu articolul 8 alineatul (6), se aplică parametri naționali diferiți, parametrii respectivi se utilizează pentru secțiunile respective.

Amendamentul 156

Propunere de regulament Articolul 37 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. În acest sens, ENRRB elaborează orientări pentru a facilita aplicarea armonizată a articolului 3.

Amendamentul 157

**Propunere de regulament
Articolul 39 – alineatul 4 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. În cazurile în care o capacitate este rezervată, dar nu este utilizată, se aplică o plată compensatorie în conformitate cu articolul 40.

Amendamentul 158

**Propunere de regulament
Articolul 39 – alineatul 7 – paragraful 2**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Administratorul de infrastructură oferă solicitantului drepturi de capacitate alternative în termenele prevăzute în secțiunea 8 din anexa I. În cazul în care **acest lucru nu este posibil**, administratorul de infrastructură furnizează solicitantului informații relevante care să îi permită să depună o nouă cerere de capacități de infrastructură. Dacă este cazul, informațiile respective trebuie să facă trimitere la planul de furnizare a

Administratorul de infrastructură oferă solicitantului drepturi de capacitate alternative în termenele prevăzute în secțiunea 8 din anexa I. În cazul în care **nu este posibilă o ofertă alternativă în conformitate cu articolul 32 alineatul (5) și cu articolul 33 alineatul (4)**, administratorul (**administrației**) de infrastructură furnizează solicitantului informații relevante care să îi permită să depună o nouă cerere de capacități de

capacităților menționat la articolul 18 și la planul pentru situații de urgență menționat la articolul 19.

infrastructură. Dacă este cazul, informațiile respective trebuie să facă trimitere la planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18 și la planul pentru situații de urgență menționat la articolul 19.

Amendamentul 159

Propunere de regulament

Articolul 39 – alineatul 8 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

ENIM elaborează și adoptă proceduri armonizate pentru gestionarea modificărilor aduse drepturilor de capacitate după alocare și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul

Până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], ENIM elaborează adoptă proceduri armonizate pentru gestionarea modificărilor aduse drepturilor de capacitate după alocare și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul 160

Propunere de regulament

Articolul 39 – alineatul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8a. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili norme și proceduri de gestionare a modificărilor aduse drepturilor de capacitate după alocare și pentru a modifica alineatul (8) de la prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în

Amendamentul 161

Propunere de regulament Articolul 40 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. În urma consultării cu ENRRB, ENIM definește condiții armonizate pentru situațiile care conduc la compensații. Aceste condiții țin seama de normele prevăzute la articolul 39 alineatele (4) și (8). ENIM include aceste condiții în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. ENRRB publică un aviz privind condițiile definite de ENIM.

Amendamentul

3. În urma consultării cu ENRRB **și ERP**, ENIM definește, **până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]**, condiții armonizate pentru situațiile care conduc la compensații. Aceste condiții țin seama de normele prevăzute la articolul 39 alineatele (4) și (8). ENIM include aceste condiții în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. ENRRB publică un aviz privind condițiile definite de ENIM.

Amendamentul 162

Propunere de regulament Articolul 40 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Organismele de reglementare decid cu privire la conflictele legate de motivul modificării unui drept de capacitate sau de **o întârziere a** compensației și iau o decizie fără întârziere și în termen de o lună de la colectarea tuturor informațiilor necesare pentru a evalua cauza modificării. Organismele de reglementare informează ENRRB și se pot consulta cu ENRRB cu

Amendamentul

6. Organismele de reglementare decid cu privire la conflictele legate de motivul modificării unui drept de capacitate sau de **întârzierile la plata** compensației și iau o decizie fără întârziere și în termen de o lună de la colectarea tuturor informațiilor necesare pentru a evalua cauza modificării. Organismele de reglementare informează ENRRB și se pot consulta cu

privire la astfel de decizii. ENRRB se asigură că deciziile respective sunt coerente și se bazează pe principii general recunoscute.

ENRRB cu privire la astfel de decizii. ENRRB se asigură că deciziile respective sunt coerente și se bazează pe principii general recunoscute.

Amendamentul 163

Propunere de regulament Articolul 40 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Comisia **poate adopta acte de punere** în **aplicare** prin care să stabilească condițiile care conduc la plata compensațiilor, clasificarea modificărilor aduse drepturilor de capacitate și metodologiile de stabilire a nivelurilor compensației. **Respectivele acte de punere în aplicare** se adoptă în **conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).**

Amendamentul

7. Comisia **este împuternicită să adopte acte delegate** în **conformitate cu articolul 71** prin care să stabilească condițiile care conduc la plata compensațiilor, clasificarea modificărilor aduse drepturilor de capacitate și metodologiile de stabilire a nivelurilor compensației **și pentru a modifica alineatul (2) de la prezentul articol. Actele delegate respective** se adoptă **până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților.**

Amendamentul 164

Propunere de regulament Articolul 41 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

ENIM elaborează și adoptă orientări pentru gestionarea și alocarea într-un mod transparent și nediscriminatoriu a capacităților de infrastructură în cazul unei

Amendamentul

Până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], ENIM elaborează și adoptă orientări pentru gestionarea și alocarea într-un mod transparent și nediscriminatoriu a

perturbări a rețelei. În special, ENIM furnizează orientări cu privire la aplicarea procesului de alocare simultană a capacităților și la principiul „primul sosit, primul servit”.

capacităților de infrastructură în cazul unei perturbări a rețelei. În special, ENIM furnizează orientări cu privire la aplicarea procesului de alocare simultană a capacităților și la principiul „primul sosit, primul servit”.

Amendamentul 165

Propunere de regulament

Articolul 41 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În cazul în care se aplică procesul de alocare simultană, ENIM furnizează orientări privind procedurile care trebuie aplicate și care implică, după caz, aplicarea **procesului** de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36 și a **procesului** formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37. ENIM include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul

În cazul în care se aplică procesul de alocare simultană, ENIM furnizează orientări privind procedurile care trebuie aplicate și care implică, după caz, aplicarea **mecanismului** de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36 și a **mecanismului** formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37. ENIM include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Amendamentul 166

Propunere de regulament

Articolul 41 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Atunci când reprogramează, administratorii de infrastructură nu modifică în mod unilateral și nu anulează drepturile de capacitate existente în scopul gestionării perturbărilor. Cu toate acestea, pe baza experienței organismelor

Amendamentul

3. Atunci când reprogramează, administratorii de infrastructură nu modifică în mod unilateral și nu anulează drepturile de capacitate existente în scopul gestionării perturbărilor. Cu toate acestea, pe baza experienței organismelor

de reglementare, a administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare și pe baza activităților desfășurate de ENIM și de ENRRB, Comisia **poate adopta** un act **de punere** în **aplicare** prin care să stabilească criteriile și procedurile de reprogramare, inclusiv modificările unilaterale ale drepturilor de capacitate alocate de către administratorii de infrastructură în scopul gestionării perturbărilor rețelei. **Respectivul act de punere în aplicare** se adoptă **în conformitate cu procedura de examinare menționată** la **articolul 72 alineatul (3)**.

de reglementare, a administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare și pe baza activităților desfășurate de ENIM și de ENRRB, Comisia **este împuternicită să adopte** un act **delegat** în **conformitate cu articolul 71** prin care să stabilească criteriile și procedurile de reprogramare, inclusiv modificările unilaterale ale drepturilor de capacitate alocate de către administratorii de infrastructură în scopul gestionării perturbărilor rețelei **și să modifice alineatul (2) de la prezentul articol. Actele delegate respective** se adoptă **până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților**.

Amendamentul 167

Propunere de regulament Articolul 42 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Administratorii de infrastructură publică și pun la dispoziție în mod gratuit normele și procedurile speciale menționate la alineatul (2) și le notifică Comisiei.

Amendamentul 168

Propunere de regulament Articolul 43 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Administratorii de infrastructură instituie norme și proceduri pentru gestionarea abaterilor circulației trenurilor de la graficul de circulație. Aceste norme și proceduri se publică în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE și vizează gestionarea traficului în situațiile prevăzute la articolul 42 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) din prezentul regulament.

Amendamentul

1. ***Până la ... [18 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** administratorii de infrastructură instituie norme și proceduri pentru gestionarea abaterilor circulației trenurilor de la graficul de circulație. Aceste norme și proceduri se publică în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE și vizează gestionarea traficului în situațiile prevăzute la articolul 42 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) din prezentul regulament.

Amendamentul 169

**Propunere de regulament
Articolul 43 – alineatul 2**

Textul propus de Comisie

2. Normele și procedurile menționate la alineatul (1) vizează reducerea la minimum a impactului global al abaterilor de la graficul de circulație asupra traficului feroviar, ținând seama de necesitățile tuturor tipurilor de transport. **Principiile** pot include norme de prioritate pentru gestionarea diferitelor tipuri de trafic și procedurile, criteriile și obiectivele specifice care trebuie aplicate într-o abordare bazată pe optimizare, care se bazează pe optimizarea unei funcții-țintă, cum ar fi reducerea la minimum a minuterelor de întârziere sau a timpului necesar pentru revenirea la funcționarea normală, mai degrabă decât norme de prioritate explicite.

Amendamentul

2. Normele și procedurile menționate la alineatul (1) vizează reducerea la minimum a impactului global al abaterilor de la graficul de circulație asupra traficului feroviar, ținând seama de necesitățile tuturor tipurilor de transport. **Normele și procedurile** pot include norme de prioritate pentru gestionarea diferitelor tipuri de trafic și procedurile, criteriile și obiectivele specifice care trebuie aplicate într-o abordare bazată pe optimizare, care se bazează pe optimizarea unei funcții-țintă, cum ar fi reducerea la minimum a minuterelor de întârziere sau a timpului necesar pentru revenirea la funcționarea normală, mai degrabă decât norme de prioritate explicite.

Amendamentul 170

Propunere de regulament Articolul 43 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul de infrastructură ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. În acest scop, Comisia pune în aplicare un plan de urgență în conformitate cu articolul 19. În cazul unei perturbări care are un impact potențial asupra traficului transfrontalier, administratorii de infrastructură în cauză cooperează între ei pentru a restabili transfrontalier normal, în conformitate cu cadrul european de coordonare a gestionării traficului, perturbărilor și crizelor menționat la articolul 44.

Amendamentul

3. În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul de infrastructură ia, **fără întârziere**, toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. În acest scop, Comisia pune în aplicare un plan de urgență în conformitate cu articolul 19. În cazul unei perturbări care are un impact potențial asupra traficului transfrontalier, administratorii de infrastructură în cauză cooperează între ei pentru a restabili transfrontalier normal, în conformitate cu cadrul european de coordonare a gestionării traficului, perturbărilor și crizelor menționat la articolul 44.

Amendamentul 171

Propunere de regulament Articolul 43 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Abaterile sunt permise numai în cazuri justificate corespunzător și sunt aprobate de organismul național de reglementare.

Amendamentul 172

Propunere de regulament
Articolul 43 – alineatul 5 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În cazurile de forță majoră și, dacă este absolut necesar, ca urmare a unui incident care face ca infrastructura să fie temporar inutilizabilă, drepturile de capacitate alocate pot fi retrase fără avertisment atât timp cât este necesar pentru repararea sistemului.

Amendamentul

În cazurile de forță majoră și, dacă este absolut necesar, ca urmare a unui incident care face ca infrastructura să fie temporar inutilizabilă, drepturile de capacitate alocate pot fi retrase fără avertisment atât timp cât este necesar pentru repararea sistemului, **depunând în același timp toate eforturile pentru a oferi posibile alternative.**

Amendamentul 173

Propunere de regulament
Articolul 43 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. În cazul unei retrageri de capacitate, administratorii de infrastructură informează în timp util întreprinderile feroviare cu privire la gestionarea timpului, la evoluția reparațiilor și la posibilele alternative la capacitatea alocată.

Amendamentul 174

Propunere de regulament
Articolul 43 – alineatul 6 a (nou)

6a. Comisia adoptă, până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], acte de punere în aplicare care stabilesc norme și proceduri pentru gestionarea abaterilor circulației trenurilor de la orarul de circulație și de modificare a alineatului (1) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

Amendamentul 175

Propunere de regulament

Articolul 44 – alineatul 1 – paragraful 2

ENIM elaborează cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, în cooperare cu părțile interesate operaționale și cu alte părți interesate, prin intermediul procesului de consultare menționat la articolul 54, ținând seama de activitatea întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, instituită prin titlul IV din Regulamentul (UE) **nr.** 2021/2085.

ENIM elaborează cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, în cooperare cu părțile interesate operaționale și cu alte părți interesate, prin intermediul procesului de consultare menționat la articolul 54, ținând seama de activitatea întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, instituită prin titlul IV din Regulamentul (UE) 2021/2085.

Amendamentul 176

Propunere de regulament

Articolul 44 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor oferă orientări pentru coordonarea dintre administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alte părți interesate operaționale.

Amendamentul

2. Cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor oferă orientări pentru coordonarea dintre administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alte părți interesate operaționale, inclusiv **ENRRB**.

Amendamentul 177

Propunere de regulament
Articolul 44 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Ținând seama de cadrul adoptat de ENIM în conformitate cu alineatul (1), Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili detaliile privind coordonarea gestionării traficului transfrontalier, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor și pentru a modifica alineatul (2) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 178

Propunere de regulament
Articolul 46 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. În cazul în care incidentul are sau este probabil să aibă un impact asupra mai multor rețele, administratorul infrastructurii în care a avut loc incidentul declară o perturbare multi-rețea și coordonează acțiunile în conformitate cu articolele 44, 45 și 53.

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 179

**Propunere de regulament
Articolul 46 – alineatul 3**

Textul propus de Comisie

3. ENIM definește o metodă armonizată pentru estimarea duratei probabile și a impactului probabil al perturbărilor rețelei și o include în cadrul european de coordonare a gestionării traficului și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.

Amendamentul

3. ENIM definește o metodă armonizată pentru estimarea duratei probabile și a impactului probabil al perturbărilor rețelei și o include în cadrul european de coordonare a gestionării traficului, **a gestionării perturbărilor** și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.

Amendamentul 180

**Propunere de regulament
Articolul 46 – alineatul 4 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. În cazul unei întreruperi parțiale sau totale a serviciilor cauzată de o perturbare a funcționării trenurilor din

cauza unei defecțiuni tehnice, a unui incident sau a unui accident pe o linie transfrontalieră care durează mai mult de 15 zile, administratorii infrastructurii afectate întocmesc, în termen de 30 de zile de la eveniment, un raport privind incidentul. Raportul privind incidentul include cel puțin:

a) informații privind toate măsurile operaționale întreprinse pentru a asigura rute alternative;

b) informații cu privire la toate acțiunile întreprinse pentru restabilirea serviciilor regulate pe linia întreruptă.

Raportul se face public și se actualizează periodic până la încetarea întreruperii.

AEF poate emite recomandări privind măsuri îmbunătățite pentru a aborda perturbările și restricțiile capacităților de trafic cauzate de accident.

Amendamentul 181

Propunere de regulament

Articolul 47 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Statul membru în cauză se asigură că măsurile de urgență respectă, în măsura posibilului, principiile privind gestionarea capacităților și a traficului stabilite în prezentul regulament și că utilizează planurile existente elaborate în conformitate cu articolul 19. **Statul membru respectiv** coordonează aceste măsuri de urgență cu alte state membre.

Amendamentul

Statul membru în cauză se asigură că măsurile de urgență respectă, în măsura posibilului, principiile privind gestionarea capacităților și a traficului stabilite în prezentul regulament și că utilizează planurile existente elaborate în conformitate cu articolul 19. **El** coordonează aceste măsuri de urgență cu alte state membre.

Amendamentul 182

Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. În conformitate cu articolul 7f litera (d) din Directiva 2012/34/UE, ENIM monitorizează și **analizează** comparativ **rezultatele** serviciilor de infrastructură feroviară ținând seama de obiectivele **generale prevăzute la articolul 2 din prezentul regulament. Administratorii** de infrastructură **feroviară monitorizează**, de asemenea, **rezultatele serviciilor de transport feroviar.**

Amendamentul

1. **Comisia adoptă obiectivele de performanță ale Uniunii pentru domeniile de performanță prevăzute în anexa VII. Obiectivele sunt în conformitate cu obiectivele de transfer modal și sunt actualizate periodic.** În conformitate cu articolul 7f litera (d) din Directiva 2012/34/UE, ENIM, **cu sprijinul administratorilor de infrastructură feroviară**, monitorizează și **evaluează** comparativ **performanța** serviciilor de infrastructură feroviară **și a serviciilor de transport feroviar**, ținând seama de obiectivele **de performanță ale Uniunii și ale administratorilor** de infrastructură. **ENIM informează periodic organismul de evaluare a performanței și Comisia.**

Amendamentul 183

Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. În acest scop, administratorii de infrastructură își stabilesc propriile obiective de performanță în planul menționat la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE, ținând seama de orice obiective stabilite în acordurile de natură contractuală menționate la articolul 30 din directiva respectivă. Aceștia instituie și efectuează proceduri de monitorizare și raportare cu privire la

Amendamentul

2. În acest scop, administratorii de infrastructură își stabilesc propriile obiective de performanță în planul menționat la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE, ținând seama de orice obiective stabilite în acordurile de natură contractuală menționate la articolul 30 din directiva respectivă. **Administratorii de infrastructură se consultă cu organismele naționale și**

progresele înregistrate în atingerea obiectivelor, de identificare a cauzelor deficiențelor de performanță împreună cu părțile interesate operaționale și de concepere și punere în aplicare a unor măsuri de remediere în vederea îmbunătățirii performanței. Aceste proceduri trebuie să țină seama de cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament. Administratorii de infrastructură explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la procedurile comune stabilite în cadrul european de evaluare a performanței.

europene relevante pentru a se asigura că obiectivele respective sunt coerente cu obiectivele de performanță ale Uniunii.

Aceștia instituie și efectuează proceduri de monitorizare și raportare cu privire la progresele înregistrate în atingerea obiectivelor, de identificare a cauzelor deficiențelor de performanță împreună cu părțile interesate operaționale și de concepere și punere în aplicare a unor măsuri de remediere în vederea îmbunătățirii performanței. Aceste proceduri trebuie să țină seama de cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament. Administratorii de infrastructură explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la procedurile comune stabilite în cadrul european de evaluare a performanței. **Abaterile sunt permise numai în cazuri justificate corespunzător și sunt aprobate de organismul de reglementare.**

Amendamentul 184

Propunere de regulament Articolul 50 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. ENIM instituie și pune în aplicare, până la data de [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], un cadru european de evaluare a performanței. Acest cadru trebuie să țină seama în special de principiile definite la articolul 2 alineatul (3), la articolul 8 alineatul (4) și la articolul 42 alineatul (3), precum și de cerințele operaționale, de obiectivele de performanță și de valorile-țintă stabilite la [articolul **18** din **noul**

Amendamentul

1. **ERA, cu sprijinul** ENIM, instituie și pune în aplicare, până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], un cadru european de evaluare a performanței. Acest cadru trebuie să țină seama în special de principiile definite la articolul 2 alineatul (3), la articolul 8 alineatul (4) și la articolul 42 alineatul (3), precum și de cerințele operaționale, de obiectivele de performanță și de valorile-țintă stabilite la [articolul **19** din **Regulamentul (UE)**

Amendamentul 185

Propunere de regulament
 Articolul 50 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. ENRRB adoptă, până la ... [șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], o recomandare privind cadrul european pentru evaluarea performanței. Atunci când creează și pune în aplicare cadrul european pentru evaluarea performanței, ERA ia în considerare recomandarea emisă de ENRRB.

Amendamentul 186

Propunere de regulament
 Articolul 50 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5. Comisia **poate adopta** acte de punere în aplicare **prin care să stabilească** norme detaliate cu privire la elementele menționate la alineatul (2) literele (b)-(d), în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 72 alineatul (2). În acest sens, Comisia **ține seama de activitatea desfășurată de ENIM în conformitate cu alineatul (3) și de orice recomandări ale Organismului de evaluare a performanței.**

5. Comisia **adoptă, până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],** acte de punere în aplicare **care stabilesc condiții uniforme pentru aplicarea elementelor menționate la alineatul (2) de la prezentul articol până la ... [36 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], inclusiv** norme detaliate cu privire la elementele menționate la alineatul (2) literele (b)-(d) **și la obiectivele de performanță. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă** în conformitate cu procedura de consultare menționată la

articolul 72 alineatul (2). În acest sens, Comisia *se consultă cu ENIM, ERP, ENRRB, cu Organismul de evaluare a performanței*, cu ERA și cu *întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei*.

Amendamentul 187

Propunere de regulament

Articolul 51 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Fără a se aduce atingere articolului 15 din Directiva 2012/34/UE și articolului 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei²³, ENIM întocmește și publică, până la data de [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], un raport european de evaluare a performanței pe baza cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament și îl actualizează în fiecare an.

²³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei din 7 iulie 2015 privind obligațiile de raportare ale statelor membre în cadrul monitorizării pieței feroviare (JO L 181, 9.7.2015, p. 1).

Amendamentul

1. Fără a se aduce atingere articolului 15 din Directiva 2012/34/UE și articolului 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei²³, ENIM întocmește și publică, până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], un **proiect de** raport european de evaluare a performanței pe baza cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament și îl actualizează în fiecare an. **Pe baza acestui raport, ERA sprijină Comisia în monitorizarea și raportarea progreselor înregistrate în ceea ce privește obiectivele Uniunii în domeniul feroviar, inclusiv creșterea preconizată a traficului feroviar prevăzută pentru 2030 și 2050. Proiectul de raport european de evaluare a performanței se transmite organismului de evaluare a performanței.**

²³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei din 7 iulie 2015 privind obligațiile de raportare ale statelor membre în cadrul monitorizării pieței feroviare (JO L 181, 9.7.2015, p. 1).

Amendamentul 188

Propunere de regulament Articolul 51 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Organismul de evaluare a performanței elaborează **o secțiune separată a raportului** în care prezintă performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, recomandări privind aspectele legate de performanță care trebuie **abordate cu prioritate și recomandări privind măsuri de îmbunătățire a performanței**.

Amendamentul

2. Organismul de evaluare a performanței elaborează **și adoptă un raport european de evaluare a performanței** în care prezintă performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, **dezacordurile evidențiate și** recomandări privind aspectele legate de performanță, **inclusiv măsuri de îmbunătățire a performanței**, care trebuie **să fie integrat în următorul program, în conformitate cu articolul 55 alineatul (8)**.

Amendamentul 189

Propunere de regulament Articolul 51 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Raportul de evaluare a performanței **trebuie să acopere** cel puțin liniile incluse în **coridoarele europene de transport menționate în Regulamentul [noul Regulament TEN-T]** și **să includă** informațiile prevăzute la **[articolul 53 alineatul (3) litera (g)]** din regulamentul **menționat**. Informațiile prezentate trebuie să fie suficient de detaliate în ceea ce privește acoperirea geografică și ar trebui să acopere o perioadă de timp suficient de lungă pentru a permite interpretări semnificative.

Amendamentul

3. Raportul **european** de evaluare a performanței **acoperă** cel puțin liniile incluse în **spațiul feroviar unic european** și **include** informațiile prevăzute la **articolul 54 alineatul (3) litera (g) din Regulamentul (UE) 2024/... [noul Regulament TEN-T]**. Informațiile prezentate trebuie să fie suficient de detaliate în ceea ce privește acoperirea geografică și ar trebui să acopere o perioadă de timp suficient de lungă pentru a permite interpretări semnificative.

Amendamentul 190

Propunere de regulament Articolul 51 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Raportul de evaluare a performanței cuprinde o secțiune specifică privind rezultatele coordonării între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53 și privind mecanismul de consultare menționat la articolul 54 din prezentul regulament.

Amendamentul

4. Raportul **european** de evaluare a performanței cuprinde o secțiune specifică privind rezultatele coordonării între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53 și privind mecanismul de consultare menționat la articolul 54 din prezentul regulament.

Amendamentul 191

Propunere de regulament Articolul 51 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Raportul european de evaluare a performanței cuprinde o secțiune separată cu privire la punerea în aplicare a proceselor introduse de ENIM. Acesta conține, de asemenea, o analiză a progresului înregistrat în ceea ce privește punerea în aplicare în diferite state membre, inclusiv rapoarte despre excepțiile naționale și recomandări pentru o armonizare și mai mare.

Amendamentul 192

Propunere de regulament
Articolul 52 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. În conformitate cu procedura menționată la articolul 73 alineatul (3), Comisia poate înființa sau desemna un organism imparțial și competent care să acționeze în calitate de Organism de evaluare a performanței.

Amendamentul

1. Până la ... [șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], se înființează un organism de evaluare a performanței ca organism imparțial, competent și separat. ***Membrii acestuia sunt numiți pe baza meritelor, precum și pentru a asigura o combinație potrivită de competențe și experiență pentru gestionarea capacității feroviare.***

Membrii Organismului de evaluare a performanței sunt numiți de Comisie printr-o procedură de apel la experți. Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili detaliile organizării, guvernantei și finanțării Organismului de evaluare a performanței. Actul delegat respectiv se adoptă până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].

În îndeplinirea sarcinilor care îi sunt conferite prin prezentul regulament, Organismul de evaluare a performanței este independent și nu trebuie să solicite sau să urmeze instrucțiuni din partea niciunui guvern al unui stat membru, a Comisiei, a ERA sau a oricărei alte entități publice sau private.

Amendamentul 193

Propunere de regulament
Articolul 52 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Organismul de evaluare a performanței oferă consiliere **Comisiei** și coordonatorilor europeni cu privire la aspecte legate de performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, la cererea Comisiei sau a coordonatorilor europeni.

Amendamentul

2. Organismul de evaluare a performanței oferă consiliere **ERA, ENIM** și coordonatorilor europeni cu privire la aspecte legate de performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, la cererea Comisiei, **a ERA** sau a coordonatorilor europeni.

Amendamentul 194

Propunere de regulament
Articolul 52 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) formulează recomandări pentru ENIM cu privire la stabilirea și revizuirea cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50, inclusiv cu privire la domeniile de performanță, aspectele legate de performanță care trebuie abordate în cadrul fiecărui domeniu de performanță, armonizarea metodologiilor, a proceselor, a criteriilor și a definițiilor pentru colectarea și analizarea datelor referitoare la performanță și la indicatorii de performanță;

Amendamentul

(a) formulează recomandări pentru **Comisie și** ENIM cu privire la stabilirea și revizuirea cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50, inclusiv cu privire la domeniile de performanță, aspectele legate de performanță care trebuie abordate în cadrul fiecărui domeniu de performanță, armonizarea metodologiilor, a proceselor, a criteriilor și a definițiilor pentru colectarea și analizarea datelor referitoare la performanță și la indicatorii de performanță;

Amendamentul 195

Propunere de regulament
Articolul 52 – alineatul 3 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) formulează recomandări de măsuri corective pentru ENIM, ENRRB, administratorii de infrastructură, solicitanți, organismele de reglementare, autorităților statelor membre și, după caz, alte părți interesate cu privire la gestionarea capacităților, la gestionarea traficului, la gestionarea perturbărilor și la gestionarea crizelor;

Amendamentul

(b) formulează recomandări de măsuri corective pentru ENIM, **ERA**, ENRRB, administratorii de infrastructură, solicitanți, organismele de reglementare, autorităților statelor membre și, după caz, alte părți interesate cu privire la gestionarea capacităților, la gestionarea traficului, la gestionarea perturbărilor și la gestionarea crizelor;

Amendamentul 196

Propunere de regulament

Articolul 52 – alineatul 3 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) examinează rezultatele proiectului de raport european **privind performanța** și elaborează **secțiunea separată menționată** la articolul 51 alineatul (2);

Amendamentul

(c) examinează rezultatele proiectului de raport european **de evaluare a performanței** și elaborează **raportul separat menționat** la articolul 51 alineatul (2);

Amendamentul 197

Propunere de regulament

Articolul 52 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. ENIM, coordonatorul rețelei, administratorii de infrastructură, organismele de reglementare, ENRRB și, după caz, alte părți interesate cooperează

Amendamentul

5. ENIM, coordonatorul rețelei, administratorii de infrastructură, organismele de reglementare, ENRRB, **ERA** și, după caz, alte părți interesate

cu Organismul de evaluare a performanței, în special prin furnizarea de informații referitoare la performanță, **din proprie inițiativă sau la cererea organismului**, și depun toate eforturile pentru a ține seama de recomandările acestuia în activitatea lor de management al performanței feroviare.

cooperează cu Organismul de evaluare a performanței, în special prin furnizarea de informații referitoare la performanță, și depun toate eforturile pentru a ține seama de recomandările acestuia în activitatea lor de management al performanței feroviare.

Amendamentul 198

Propunere de regulament

Articolul 53 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Coordonarea **acoperă toate** liniile și nodurile care fac parte din coridoarele europene de transport prevăzute la articolul 7 și în anexa III la [noul Regulament TEN-T].

Amendamentul

Coordonarea **este consolidată în special pentru** liniile și nodurile **TEN-T** care fac parte din coridoarele europene de transport prevăzute la articolul 7 și în anexa III la [noul Regulament TEN-T].

Amendamentul 199

Propunere de regulament

Articolul 53 – alineatul 3 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre și autoritățile de serviciu public pot extinde acoperirea la alte linii.

Amendamentul 200

Propunere de regulament

Articolul 54 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. ENIM elaborează, adoptă și pune în aplicare orientări pentru a asigura consultarea corespunzătoare și periodică a părților interesate și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, în cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44 și în cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50. Acest **proces** este elaborat și pus în aplicare cu sprijinul coordonatorului rețelei și cu implicarea punctelor focale desemnate **ale administratorilor** de infrastructură **menționate** la articolul 60.

Amendamentul

1. **Până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],** ENIM elaborează, adoptă și pune în aplicare orientări pentru a asigura consultarea corespunzătoare și periodică a părților interesate, **inclusiv a reprezentanților ERA și ai statelor membre, precum și ai organismelor reprezentative menționate la articolul 38 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796,** și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, în cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44 și în cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50. Acest **mecanism** este elaborat și pus în aplicare cu sprijinul coordonatorului rețelei și cu implicarea punctelor focale desemnate **de administratorii** de infrastructură **menționate** la articolul 60.

Amendamentul 201

Propunere de regulament Articolul 54 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. În cazul în care ENIM adoptă un aviz sau o recomandare care ar putea avea un impact asupra întreprinderilor feroviare, a altor solicitanți, a altor părți interesate operaționale și a altor părți interesate, **aceasta** publică un proiect în vederea consultării părților în cauză. Părților în cauză li se acordă un interval de timp

Amendamentul

2. În cazul în care ENIM adoptă un aviz sau o recomandare care ar putea avea un impact asupra întreprinderilor feroviare, a altor solicitanți, a altor părți interesate operaționale și a altor părți interesate, **inclusiv a reprezentanților ERA și ai statelor membre, precum și ai organismelor reprezentative menționate**

adecvat pentru a oferi feedback cu privire la proiectul de decizie. Atunci când este necesar, trebuie să fie implicate și autoritățile statelor membre.

la articolul 38 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796, ENIM publică un proiect în vederea consultării părților în cauză. Părților în cauză li se acordă un interval de timp adecvat pentru a oferi feedback cu privire la proiectul de decizie. Atunci când este necesar, trebuie să fie implicate și autoritățile statelor membre. **Când ENIM ia o decizie care este probabil să aibă impact asupra ERP, ENIM consultă grupurile consultative respective.**

Amendamentul 202

Propunere de regulament Articolul 54 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Atunci când adoptă avizul sau recomandarea finală, ENIM ține seama de feedbackul oferit de părțile în cauză în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care nu ia în considerare elemente semnificative ale feedbackului oferit, ENIM prezintă motivele pentru care acționează astfel.

Amendamentul

3. Atunci când adoptă avizul sau recomandarea finală, ENIM ține seama de feedbackul oferit de părțile în cauză în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care nu ia în considerare elemente semnificative ale feedbackului oferit, ENIM prezintă motivele **justificate** pentru care acționează astfel.

Amendamentul 203

Propunere de regulament Articolul 54 – paragraful 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. În cazul unor perspective divergente între ENIM și organismele consultative,

acestea din urmă informează ENRRB. ENRRB ține cont de astfel de perspective divergente în raportul său european de evaluare a performanței menționat la articolul 51.

Amendamentul 204

Propunere de regulament Articolul 54 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. Comisia adoptă, până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], acte de punere în aplicare care stabilesc condiții uniforme pentru a asigura consultarea adecvată și periodică a părților interesate și modifică alineatul (1) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților.

Amendamentul 205

Propunere de regulament Articolul 55 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Toți administratorii de infrastructură feroviară **care sunt responsabili de liniile care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și din rețeaua TEN-T centrală extinsă, menționate la [articolul 6 și anexa I la**

2. Toți administratorii de infrastructură feroviară **ai spațiului feroviar unic european** trebuie să fie membri ai ENIM. Aceștia numesc un reprezentant și un supleant.

noul Regulament TEN-T], trebuie să fie membri ai ENIM. Aceștia numesc un reprezentant și un supleant.

Amendamentul 206

Propunere de regulament Articolul 55 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Comisia **este membru** fără drept de vot în cadrul ENIM. **Aceasta** sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.

Amendamentul

7. Comisia **și ERA sunt membri** fără drept de vot în cadrul ENIM. **Acestea** sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.

Amendamentul 207

Propunere de regulament Articolul 55 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

8. ENIM își definește programul de lucru. Programul de lucru acoperă o perioadă de cel puțin doi ani. ENIM consultă solicitanții și alte părți interesate operaționale prin intermediul mecanismului de consultare menționat la articolul 54 cu privire la proiectul de program de lucru. În plus, ENIM se consultă cu Comisia Europeană, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și, după caz, alte părți interesate.

Amendamentul

8. ENIM își definește programul de lucru. Programul de lucru acoperă o perioadă de cel puțin doi ani. ENIM consultă **ERP, grupurile consultative stabilite la articolul 55a**, solicitanții și alte părți interesate operaționale prin intermediul mecanismului de consultare menționat la articolul 54 cu privire la proiectul de program de lucru. În plus, ENIM se consultă cu Comisia Europeană, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și, după caz, alte părți interesate.

Amendamentul 208

Propunere de regulament Articolul 55 – alineatul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8a. La elaborarea cadrelor europene de gestionare a capacităților, de gestionare a traficului și de gestionare a performanței, ENIM se consultă cu ERP.

Amendamentul 209

Propunere de regulament Articolul 55 – alineatul 8 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8b. Administratorilor de infrastructură feroviară și organismelor de alocare din țările terțe care sunt responsabile pentru liniile din rețeaua transeuropeană de transport li se permite să se alăture ENIM în calitate de observatori.

Amendamentul 210

Propunere de regulament Articolul 55 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 55a
Platforma feroviară europeană

1. Se înființează platforma feroviară europeană (ERP) ca organism consultativ al ENIM.

2. ERP este compusă din reprezentanți ai întreprinderilor feroviare care utilizează infrastructura feroviară europeană. ERP poate, de asemenea, include ca membru orice solicitant care utilizează infrastructura feroviară europeană în mod individual sau prin asociații, operatori de infrastructuri de servicii și de terminale, părți interesate din domeniul capacităților multimodale, precum porturi maritime și porturi de pe căile navigabile interioare, precum și proprietari ai altor infrastructuri de servicii feroviare conexe. Fiecare membru numește un reprezentant și un supleant al acestuia. De asemenea, Comisia și ERA sunt desemnate drept observatori în cadrul ERP. Industria feroviară poate fi invitată să participe la grupuri consultative și la discuții pentru a permite o mai bună informare și pregătire.

3. Comisia asistă ERP prin stabilirea modalităților de funcționare a ERP, inclusiv a condițiilor de admitere în cadrul platformei a reprezentanților categoriilor menționate la alineatul (2).

4. În urma consultării și aprobării de către Comisie, ERP adoptă și publică regulamentul său de procedură și își organizează activitățile în conformitate cu regulamentul de procedură. Regulamentul de procedură al ERP stabilește, printre altele, frecvența reuniunilor și organizarea activităților sale. ERP își poate organiza activitățile în subgrupuri care reunesc tipuri de părți interesate și clustere regionale.

5. ENIM se consultă cu ERP înainte de a pregăti și adopta cadrele europene de gestionare a capacităților, de gestionare a traficului și de gestionare a performanței. ERP poate emite propriile avize, pe care ENIM le ia în considerare.

ERP poate emite, de asemenea, avize din proprie inițiativă adresate ERA și/sau Comisiei.

6. Consultările în temeiul prezentului articol nu aduc atingere dreptului solicitanților de a contesta deciziile ENIM.

7. ERP adresează ERA și Comisiei un raport anual privind activitățile sale. Acest raport se publică.

Amendamentul 211

Propunere de regulament Articolul 57 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. ENIM invită Comisia, inclusiv coordonatorii europeni și, după caz, reprezentanți ai statelor membre, la reuniunile sale pentru a discuta aspecte legate de dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru a asigura cooperarea cu coordonatorii europeni, astfel cum se subliniază în [noul Regulament TEN-T]. ENIM furnizează informațiile solicitate în temeiul [articolului 53 al treilea paragraf din noul Regulament TEN-T].

Amendamentul

2. ENIM invită Comisia, inclusiv coordonatorii europeni, ***ERP*** și, după caz, reprezentanți ai ***ERA și ai*** statelor membre, ***precum și ai organismelor reprezentative menționate la articolul 38 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796***, la reuniunile sale pentru a discuta aspecte legate de dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru a asigura cooperarea cu coordonatorii europeni, astfel cum se subliniază în [noul Regulament TEN-T]. ENIM furnizează informațiile solicitate în temeiul [articolului 53 al treilea paragraf din noul Regulament TEN-T].

Amendamentul 212

Propunere de regulament Articolul 57 a (nou)

Articolul 57a

Responsabilitățile ERA

1. Pe lângă sarcinile prevăzute în Regulamentul (UE) 2016/796, ERA este responsabilă pentru toate sarcinile care îi sunt atribuite prin prezentul regulament. În special, aceasta:

(a) oferă sprijin, la cererea Comisiei, la pregătirea actelor de punere în aplicare și a actelor delegate specifice prevăzute de prezentul regulament;

(b) coordonează, în calitate de autoritate de sistem, în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2016/796, sarcinile prevăzute la articolul 62 din prezentul regulament;

(c) îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 50 din prezentul regulament;

(d) oferă, la cerere, sprijin organismelor de reglementare pentru identificarea normelor, procedurilor și instrumentelor care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament;

(e) identifică obstacolele pentru serviciile de transport feroviar multi-rețea;

2. În activitatea sa, agenția:

a) își elaborează recomandările pe baza activității ENIM și a coordonatorului rețelei;

b) după caz, ține seama de progresul tehnic și de activitățile de cercetare recunoscute;

c) ține seama de costurile și beneficiile estimate ale recomandărilor sale și subliniază cele mai viabile soluții;

d) îndeplinește criteriile de deschidere, consens și transparență, astfel cum sunt definite în anexa II la Regulamentul (UE)

nr. 1025/2012.

3. Cuantumul resurselor financiare dedicate îndeplinirii sarcinilor ERA în temeiul prezentului regulament provine din marjele nealocate în cadrul plafoanelor CFM sau este mobilizat prin intermediul instrumentelor speciale netematice ale CFM.

Amendamentul 213

Propunere de regulament

Articolul 58 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Administratorii de infrastructură trebuie să pună la dispoziția ENIM resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale. În acest scop, **ei numesc** până la **data de [12]** luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] o entitate imparțială și competentă care să îndeplinească funcțiile menționate la articolul 59. Această entitate va fi desemnată coordonator al rețelei.

Amendamentul

Administratorii de infrastructură trebuie să pună la dispoziția ENIM resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale. În acest scop, **Comisia, după consultarea statelor membre și a ENIM, numește** până la **[șase]** luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] o entitate imparțială și competentă care să îndeplinească funcțiile menționate la articolul 59. Această entitate va fi desemnată coordonator al rețelei. **ENIM poate decide să înlocuiască entitatea numită drept coordonator al rețelei, cu consimțământul Comisiei.**

Amendamentul 214

Propunere de regulament

Articolul 58 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Coordonatorul rețelei își

Amendamentul

2. Coordonatorul rețelei își

îndeplinește sarcinile în mod imparțial și eficient din punctul de vedere al costurilor și acționează în numele ENIM. În acest scop, coordonatorul rețelei prezintă ENIM programul său anual de lucru cu privire la sarcinile prevăzute în prezentul regulament, precum și un raport anual privind punerea în aplicare a programului de lucru.

îndeplinește sarcinile în mod imparțial și eficient din punctul de vedere al costurilor și acționează în numele ENIM **și al Comisiei**. În acest scop, coordonatorul rețelei prezintă ENIM **și Comisiei** programul său anual de lucru cu privire la sarcinile prevăzute în prezentul regulament, precum și un raport anual privind punerea în aplicare a programului de lucru.

Amendamentul 215

Propunere de regulament

Articolul 59 – alineatul 1 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ga) furnizează servicii B2B comune existente și noi pentru administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare pentru a îmbunătăți serviciile feroviare și a stimula traficul feroviar transeuropean.

Amendamentul 216

Propunere de regulament

Articolul 61 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. ENIM pregătește și adoptă o structură comună pentru documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, care ia în considerare informațiile enumerate în anexa IV la directiva respectivă și în anexa IV la prezentul regulament, precum și un calendar comun pentru consultarea părților interesate cu privire la proiectul de document de referință al rețelei.

1. **Până la ... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],** ENIM pregătește și adoptă o structură comună pentru documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, care ia în considerare informațiile enumerate în anexa IV la directiva respectivă și în anexa IV la prezentul regulament, precum și un calendar comun pentru consultarea părților interesate cu privire la proiectul de

Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de această structură și de acest calendar atunci când pregătesc documentul de referință al rețelei.

document de referință al rețelei.
Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de această structură și de acest calendar atunci când pregătesc documentul de referință al rețelei.

Amendamentul 217

Propunere de regulament Articolul 62 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) îmbunătățesc transparența gestionării capacităților feroviare și a gestionării traficului pe parcursul tuturor etapelor acestora;

Amendamentul

(b) îmbunătățesc transparența gestionării capacităților feroviare și a gestionării traficului pe parcursul tuturor etapelor acestora, ***incluzând soluții digitale și în timp real, care sunt elaborate treptat împreună cu părțile interesate relevante;***

Amendamentul 218

Propunere de regulament Articolul 62 – alineatul 2 – paragraful 1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

După caz, instrumentele digitale și serviciile digitale trebuie să respecte STI ATTM/ATTC și RINF, menționate la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797, pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor relevante.

Amendamentul 219

Propunere de regulament Articolul 62 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Administratorii de infrastructură se asigură că instrumentele digitale și serviciile digitale îndeplinesc cerințele procesului de planificare și alocare a capacităților prevăzute în secțiunea 3 din prezentul regulament. Pentru a realiza îmbunătățirile indicate la alineatul (2) litera (a) de la prezentul articol, administratorii de infrastructură utilizează, de asemenea, un instrument pentru digitalizarea restricțiilor temporare de capacitate și o reprezentare grafică digitală a trenurilor care circulă pe rețeaua feroviară europeană.

Amendamentul 220

Propunere de regulament Articolul 62 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. În cazul în care instrumentele digitale sau serviciile digitale necesare pentru a sprijini procesele de gestionare a capacităților sau de gestionare a traficului trebuie să facă obiectul unor specificații tehnice de interoperabilitate sau în cazul în care specificațiile existente care acoperă sau acoperă parțial aceste instrumente, astfel cum se prevede în Directiva (UE) 2016/797 și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective, trebuie modificate, ENIM și administratorii

3. În cazul în care instrumentele digitale sau serviciile digitale necesare pentru a sprijini procesele de gestionare a capacităților sau de gestionare a traficului trebuie să facă obiectul unor specificații tehnice de interoperabilitate sau în cazul în care specificațiile existente care acoperă sau acoperă parțial aceste instrumente, astfel cum se prevede în Directiva (UE) 2016/797 și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective, trebuie modificate, ENIM și administratorii

de infrastructură contribuie la dezvoltarea și întreținerea acestor specificații în cooperare cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și prin procesul menționat la articolul 5 din Directiva (UE) 2016/797.

de infrastructură contribuie la dezvoltarea și întreținerea acestor specificații în cooperare cu **ERA și** întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și prin procesul menționat la articolul 5 din Directiva (UE) 2016/797.

Amendamentul 221

Propunere de regulament Articolul 62 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Administratorii de infrastructură se asigură că instrumentele digitale și serviciile digitale menționate la alineatul (1) sunt pe deplin operaționale în conformitate cu termenele stabilite în prezentul regulament: Se pun în aplicare următoarele sisteme europene digitale de gestionare a capacității și traficului feroviar:

(a) un sistem digital european pentru procesele de gestionare a capacităților prevăzute în capitolul II din prezentul regulament, care constă în:

(i) un afișaj digital al modelelor de capacitate menționate la articolul 17, până la 1 iulie 2025, („instrumentul european de gestionare a capacității”) care să fie utilizat începând cu graficul de circulație 2027;

(ii) un instrument de depunere a cererilor de capacitate multi-rețea anuale și de primire a răspunsurilor într-un singur loc și printr-o singură operațiune, până la 1 ianuarie 2026 (= „sistemul de coordonare a traselor”) care urmează să fie utilizat începând cu graficul de circulație 2027;

(iii) un afișaj digital al planului de

furnizare a capacităților în timp real menționat la articolele 9 și 18, până la 1 decembrie 2028 („instrumentul european de gestionare a capacităților”), care urmează să fie utilizat începând cu graficul de circulație 2030;

(iv) un afișaj digital și un instrument de coordonare a restricțiilor temporare de capacitate menționate la articolul 10, până la 1 decembrie 2027 („instrumentul de restricție temporară a capacității”), care urmează să fie utilizat începând cu graficul de circulație 2029;

(v) un broker de capacitate pentru solicitarea de capacitate multi-rețea în conformitate cu procesele descrise la articolele 32-34, până la 1 ianuarie 2029 („broker de capacitate”), care urmează să fie utilizat începând cu graficul de circulație 2030;

(b) un sistem digital european în sprijinul conceptului de rețea europeană de gestionare a traficului, pentru procesele de gestionare a traficului prevăzute în capitolul III din prezentul regulament („sistemul de informații privind trenurile”), care prevede:

(i) o imagine de ansamblu la nivel european a circulației trenurilor multi-rețea de la origine până la destinație, de la data aplicării regulamentului;

(ii) un schimb de informații periodic privind ora de sosire estimată, până în decembrie 2027;

(iii) raportarea incidentelor în acest sistem comun sau prin intermediul său, până în decembrie 2030;

(iv) o platformă comună pentru comunicarea și cooperarea centrelor naționale de control al traficului, până în decembrie 2030.

ERA, în cooperare cu ENIM și coordonatorul rețelei, furnizează, în conformitate cu articolul 19 din

Regulamentul (UE) 2016/796, până la... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], o recomandare Comisiei, în care stabilește instrumente privind punerea în aplicare și guvernanta sistemului european digital de gestionare a capacității și a traficului feroviar. Recomandarea ține seama de instrumentele aflate deja în funcțiune sau în curs de dezvoltare, precum și de investițiile angajate, și de instrumentele și calendarele prevăzute la prezentul alineat. Pe baza acestei recomandări, Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili aceste instrumente de punere în aplicare și guvernanta sistemului european digital de gestionare a capacității și a traficului feroviar și pentru a identifica sarcinile întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, ale ERA, ale administratorilor de infrastructură, ale ENIM, ale ENRRB și ale coordonatorului rețelei în cadrul acestui proces.

Amendamentul 222

Propunere de regulament Articolul 62 – alineatul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5b. ERA coordonează aceste sarcini.

Instrumentele centrale ale sistemelor digitale europene de gestionare a capacității și a traficului sunt operate de coordonatorul rețelei.

ERA asigură conformitatea sistemelor digitale dezvoltate de sector cu standardele tehnice de interoperabilitate.

Amendamentul 223

Propunere de regulament Articolul 62 – alineatul 5 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5c. Comisia și statele membre sprijină finanțarea activităților stabilite la prezentul articol, inclusiv din MIE, pentru a asigura o punere în aplicare transfrontalieră armonizată, interoperabilă și în timp util a instrumentelor și serviciilor digitale.

Amendamentul 224

Propunere de regulament Articolul 63 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Funcțiile și competențele prevăzute la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE se exercită și în ceea ce privește chestiunile reglementate de prezentul regulament. În special, organismul de reglementare monitorizează activitățile administratorilor de infrastructură prevăzute în capitolele II-V și verifică respectarea prezentului regulament din proprie inițiativă și pentru a preveni discriminarea solicitanților.

1. Funcțiile și competențele prevăzute la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE se exercită și în ceea ce privește chestiunile reglementate de prezentul regulament. În special, organismul de reglementare monitorizează activitățile administratorilor de infrastructură **și ale coordonatorului rețelei europene** prevăzute în capitolele II-V **din prezentul regulament** și verifică respectarea prezentului regulament din proprie inițiativă și pentru a preveni discriminarea solicitanților.

Amendamentul 225

Propunere de regulament
Articolul 63 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Organismul de reglementare supraveghează planificarea strategică a capacității prevăzute în secțiunea II a prezentului Regulament și participă la aceasta. Organismul de reglementare evaluează, de asemenea, proporționalitatea, nediscriminarea și transparența. Organismul de reglementare poate emite avize și le poate transmite administratorilor de infrastructură, ENIM și ERP. Administratorii de infrastructură iau în considerare propunerile organismelor de reglementare la elaborarea planificării strategice a capacităților.

Amendamentul 226

Propunere de regulament
Articolul 63 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. O întreprindere feroviară, un solicitant, un solicitant potențial, o autoritate națională, regională sau locală responsabilă de sectorul transporturilor are dreptul de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare, în conformitate cu articolul 56 din Directiva 2012/34/UE, dacă consideră că a fost tratat(ă) în mod inechitabil, discriminat(ă) sau vătămat(ă) în orice alt mod de către administratorul de infrastructură atunci când acesta a desfășurat activitățile

2. O întreprindere feroviară, un **alt** solicitant, un solicitant potențial, o autoritate națională, regională sau locală responsabilă de sectorul transporturilor are dreptul de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare, în conformitate cu articolul 56 din Directiva 2012/34/UE, dacă consideră că a fost tratat(ă) în mod inechitabil, discriminat(ă) sau vătămat(ă) în orice alt mod de către administratorul de infrastructură atunci când acesta a desfășurat activitățile

prevăzute în capitolele II, III, IV și V din prezentul regulament (***Administrarea infrastructurii; Gestionarea traficului și a crizelor; Evaluarea și managementul performanței; Rețeaua europeană de coordonare***).

prevăzute în capitolele II, III, IV și V din prezentul regulament.

Amendamentul 227

Propunere de regulament

Articolul 64 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În scopul îndeplinirii responsabilităților care le revin în temeiul prezentului regulament, organismele de reglementare cooperează în cadrul ENRRB menționat la articolul 57 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, inclusiv prin consultări și investigații comune, prin adoptarea de avize sau recomandări sau prin alte activități relevante. Organismele de reglementare furnizează ENRRB toate informațiile necesare.

Amendamentul

În scopul îndeplinirii responsabilităților care le revin în temeiul prezentului regulament, organismele de reglementare cooperează în cadrul ENRRB menționat la articolul 57 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, inclusiv prin consultări și investigații comune, prin adoptarea de avize sau recomandări sau prin alte activități relevante. Organismele de reglementare furnizează ENRRB toate informațiile necesare ***și țin seama de avizele și recomandările adoptate de ENRRB.***

Amendamentul 228

Propunere de regulament

Articolul 64 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. În cazul în care un organism de reglementare adoptă o decizie care se îndepărtează de un aviz sau de o

Amendamentul

5. În cazul în care un organism de reglementare adoptă o decizie care se îndepărtează de un aviz sau de o

recomandare relevantă a ENRRB sau în cazul în care refuză să adopte o decizie, acesta furnizează ENRRB o explicație în care prezintă diferențele și motivele pentru care nu a urmat avizele sau recomandările ENRRB.

recomandare relevantă a ENRRB sau în cazul în care refuză să adopte o decizie, acesta furnizează ENRRB o explicație în care prezintă diferențele și motivele pentru care nu a urmat avizele sau recomandările ENRRB **și include explicația relevantă în decizia sa.**

Amendamentul 229

Propunere de regulament Articolul 64 – alineatul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8a. ENRRB se asigură că structura sa, metodele sale de operare și toate informațiile relevante despre activitatea sa, inclusiv avizele și recomandările, sunt puse la dispoziția publicului pe site-ul său. Ea include datele de contact ale grupurilor de lucru.

Amendamentul 230

Propunere de regulament Articolul 65 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. ENRRB evaluează, înaintea adoptării, cadrele europene pentru gestionarea capacităților, gestionarea traficului și evaluarea performanței, precum și structura comună pentru documentul de referință al rețelei, și

emite un aviz și îl transmite organismelor de reglementare naționale, care pot lua măsuri în conformitate cu articolul 56 din Directiva 2012/34/UE. ENRRB poate evalua toate deciziile ENIM și poate emite și partaja avize cu ENIM, organismele de reglementare, ERP și administratorii de infrastructură.

Amendamentul 231

Propunere de regulament Articolul 65 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Pe baza cererilor solicitanților, ale administratorilor de infrastructură și ale altor părți interesate, ENRRB furnizează avize sau recomandări privind deciziile în curs sau adoptate referitoare la plângerile înaintate organismelor de reglementare în domeniul feroviar.

Amendamentul

3. Eliminat

Amendamentul 232

Propunere de regulament Articolul 65 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. ENRRB formulează recomandări pentru ENIM cu privire la stabilirea și revizuirea cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50, inclusiv cu privire la domeniile de performanță, aspectele legate de performanță care trebuie abordate în

cadrul fiecărui domeniu de performanță, armonizarea metodologiilor, a proceselor, a criteriilor și a definițiilor pentru colectarea și analizarea datelor referitoare la performanță și la indicatorii de performanță;

Amendamentul 233

Propunere de regulament Articolul 65 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6a. ENRRB evaluează cadrele europene pentru gestionarea capacităților, gestionarea traficului și evaluarea performanței, precum și structura comună pentru documentul de referință al rețelei și emite un aviz. Organismele de reglementare iau în considerare în cel mai înalt grad avizul ENRRB atunci când verifică documentele de referință ale rețelei.

Amendamentul 234

Propunere de regulament Articolul 66 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

ENRRB se asigură că metodele sale de operare și toate informațiile relevante despre activitatea sa sunt puse la dispoziția publicului pe un site web comun. Acesta include detalii de contact pentru formularea de plângeri, informații

***de contact pentru grupurile de lucru
specifice și informații despre proceduri.***

Amendamentul 235

**Propunere de regulament
Articolul 66 – paragraful 2 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

***ENRRB își publică avizele și recomandările
pe un site web specific.***

Amendamentul 236

**Propunere de regulament
Articolul 67 – alineatul 1**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Consiliul organismelor de reglementare este format din câte un membru cu drept de vot din fiecare stat membru care are o rețea feroviară utilizată și un membru numit de Comisie.

1. Consiliul organismelor de reglementare este format din câte un membru cu drept de vot din fiecare stat membru care are o rețea feroviară utilizată și un membru numit de Comisie.
ERA este observator fără drept de vot.

Amendamentul 237

**Propunere de regulament
Articolul 68 – alineatul 2 – litera aa (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) adoptă avize și recomandări cu privire la deciziile luate de ENIM, care lucrează în cooperare cu coordonatorul rețelei în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament;

Amendamentul 238

**Propunere de regulament
Articolul 68 – alineatul 2 – litera ab (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) adoptă, în urma plângerilor formulate de întreprinderi feroviare, de operatori ai infrastructurilor de servicii și de alte părți interesate, recomandări și avize ale ENRRB în legătură cu consultările menționate la articolul 55a, precum și cu deciziile luate de ENIM, care lucrează în cooperare cu coordonatorul rețelei.

Amendamentul 239

**Propunere de regulament
Articolul 68 – alineatul 2 – litera ca (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) elaborează și adoptă o recomandare pentru ENIM cu privire la instituirea și revizuirea cadrului european pentru evaluarea performanței.

Amendamentul 240

Propunere de regulament Articolul 69 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Consiliul se reunește la intervale regulate. Alege un președinte dintre membrii săi cu o majoritate de două treimi dintre membrii săi, pe o durată de un an.

Amendamentul 241

Propunere de regulament Articolul 69 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Comisia **prezidează reuniunile** consiliului. Aceasta nu are drept de vot.

2. Comisia **participă, sprijină și facilitează coordonarea în timpul reuniunilor** consiliului. Aceasta nu are drept de vot.

Amendamentul 242

Propunere de regulament Articolul 70 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Grupurile de lucru sunt deschise participării experților din cadrul

3. Grupurile de lucru sunt deschise, **pe baza unei invitații**, participării experților

organismelor de reglementare din domeniul feroviar, al Comisiei, al părților interesate operaționale și, după caz, al altor organisme publice sau private.

din cadrul organismelor de reglementare din domeniul feroviar, al Comisiei, **ERA** și, după caz, al părților interesate operaționale și al altor organisme publice sau private.

Amendamentul 243

Propunere de regulament Articolul 70 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. De la caz la caz, dacă este necesar, Consiliul sau președinții grupurilor de lucru pot invita să participe la reuniunile grupurilor de lucru anumiți experți a căror competență în domeniul relevant este recunoscută.

Amendamentul

5. De la caz la caz, dacă este necesar, Consiliul sau președinții grupurilor de lucru pot invita să participe la reuniunile grupurilor de lucru **experți ai organismelor de reglementare din domeniul feroviar, ai Comisiei, ai ERA, ai părților interesate operaționale și, după caz, ai altor organisme publice sau private, precum și** anumiți experți a căror competență în domeniul relevant este recunoscută.

Amendamentul 244

Propunere de regulament Articolul 71 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 10 alineatul (8), la articolul **11** alineatul (2), la articolul 21 alineatul (9), la articolul 38 alineatul (3), la articolul 39 **alineatul** (9), la articolul 46 alineatul (6), la articolul 48

Amendamentul

2. Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul **6 alineatul (4a), la articolul 8 alineatul (7), la articolul 10** alineatul (8), **la articolul 11 alineatele (2) și (4a), la articolul 12** **alineatul (9a), la articolul 18** alineatul

alineatul (3) *și* la articolul 53 alineatul (5) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la **data de** [1 ianuarie 2026]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(10a), la articolul 19 alineatul (5), la articolul 20 alineatul (4a), la articolul 21 alineatul (9), la articolul 38 alineatul (3), la articolul 39 alineatele (8a) și (9), la articolul 40 alineatul (7), la articolul 41 alineatul (3), la articolul 44 alineatul (3a), la articolul 46 alineatul (6), la articolul 48 alineatul (3), la articolul 52 alineatul (1), la articolul 53 alineatul (5) și la articolul 62 alineatul (5a) și se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani **începând** de la [1 ianuarie 2026]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Amendamentul 245

Propunere de regulament

Articolul 74 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) punctele 20, 22 și 23, 27 și 28 se elimină;

Amendamentul

(c) **la articolul 3**, punctele 20, 22 și 23, 27 și 28 se elimină;

Amendamentul 246

Propunere de regulament

Articolul 74 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 74a

**Modificări aduse Regulamentului (UE)
2016/796**

**1. Regulamentul (UE) 2016/796 se
modifică după cum urmează:**

**a) La articolul 19 alineatul (1) se adaugă
următoarea literă:**

**(m) emite recomandări adresate Comisiei,
la cerere, referitoare la elaborarea și
actualizarea actelor de punere în aplicare
și a actelor delegate prevăzute în
Regulamentul Parlamentului European și
al Consiliului (UE) .../... [Regulamentul
privind utilizarea capacităților de
infrastructură feroviară în spațiul feroviar
unic european, de modificare a Directivei
2012/34/UE și de abrogare a
Regulamentului (UE) nr. 913/2010].**

Amendamentul 247

**Propunere de regulament
Articolul 74 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 74b

Modificări ale Directivei (UE) 2016/797

**1. Directiva (UE) 2016/797 se modifică
după cum urmează:**

**(a) La punctul 2 din anexa II se adaugă
următorul punct:**

**2.9 Utilizarea capacităților de
infrastructură feroviară: structurile,
organismele și procedurile menționate în
Regulamentul (UE) .../... al Parlamentului**

Amendamentul 248

Propunere de regulament Articolul 75 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Acordurile-cadru încheiate în conformitate cu articolul 42 din Directiva 2012/34/UE continuă să se aplice până la data expirării lor.

Amendamentul

1. Acordurile-cadru încheiate în conformitate cu articolul 42 din Directiva 2012/34/UE **înainte de 1 ianuarie 2026** continuă să se aplice până la data expirării lor.

Amendamentul 249

Propunere de regulament Articolul 77 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) articolele 1, 2 și 3, capitolul II cu excepția articolului 9 alineatele (1) și (2) și a **articolului 27 alineatul (4)**, precum și capitolul III cu excepția articolului 48 **din prezentul regulament** se aplică numai activităților și sarcinilor îndeplinite în legătură cu graficele de circulație care intră în vigoare după data de [8 decembrie **2029**];

Amendamentul

(a) articolele 1, 2 și 3, capitolul II cu excepția articolului 9 alineatele (1) și (2) și a **articolelor 26, 27, 28, 31, 39 și 50**, precum și capitolul III cu excepția articolului 48 se aplică numai activităților și sarcinilor îndeplinite în legătură cu graficele de circulație care intră în vigoare după data de 8 decembrie **2027**;

Amendamentul 250

Propunere de regulament

Articolul 77 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) articolul 9 alineatele (1) și (2) se aplică de la data de [1 ianuarie **2028**];

Amendamentul

(b) articolul 9 alineatele (1) și (2) se aplică de la data de [1 ianuarie **2027**];

Amendamentul 251

Propunere de regulament

Articolul 77 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) articolul 35 se aplică de la 1 decembrie 2028;

Amendamentul 252

Propunere de regulament

Articolul 77 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera cb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cb) articolul 40 se aplică de la 1 decembrie 2027;

Amendamentul 253

Propunere de regulament
Articolul 77 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) articolul 74 se aplică de la **data de** [9 decembrie **2029**].

Amendamentul

(e) articolul 74 se aplică de la 9 decembrie **2027**.

Amendamentul 254

Propunere de regulament
Anexa I – punctul 1 – tabel

Textul propus de Comisie

Livrabil	Conținut
Strategia privind capacitatea (Articolul 16)	– Dezvoltarea planificată a infrastructurii fizice, inclusiv construcții noi, modernizări, reînnoiri și închideri/dezafectări; – Evoluția preconizată a cererii de servicii de transport feroviar; – Orientări strategice privind utilizarea capacității de către statele membre, inclusiv o perspectivă asupra evoluției obligațiilor de serviciu public; – Capacitatea alocată în acordurile-cadru și capacitatea necesară pentru furnizarea de servicii de transport în cadrul contractelor de servicii publice; – Infrastructura declarată foarte utilizată sau saturată; – Restricții majore de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură.
Modelul de capacitate (Articolul 17)	– Toate informațiile incluse în strategia privind capacitatea, dacă este cazul, actualizate și detaliate – Volumul capacității disponibile pentru solicitanți, pe segment al pieței transportului feroviar și/sau pe proces de alocare

	– Volumul capacității necesare pentru lucrările de infrastructură în funcție de impactul asupra traficului (categorii) – Acoperire geografică: cel puțin liniile incluse în rețeaua centrală și în rețeaua centrală extinsă a rețelei transeuropene de transport – Detaliu geografic: defalcare pe secțiuni de planificare corespunzătoare care să reflecte caracteristicile infrastructurii și ale cererii – Acoperire temporală: o perioadă de valabilitate a graficului de circulație – Detaliu temporal: cel puțin o prezentare generală anuală (restricții de capacitate) și una sau mai multe zile reprezentative/zile (capacitățile disponibile pentru cereri)
Planul de furnizare a capacităților (Articolul 18)	– Toate informațiile incluse în modelul de capacitate, dacă este cazul, actualizate suplimentar – Capacitățile planificate în prealabil disponibile pentru cereri, definite sub formă de obiecte de capacitate – Restricții de capacitate, definite sub formă de obiecte de capacitate – Capacitățile alternative disponibile în timpul restricțiilor de capacitate – Capacitățile alternative disponibile în cazul perturbărilor rețelei

Amendamentul

Livrabil	Conținut
Strategia privind capacitatea (Articolul 16)	– Dezvoltarea planificată a infrastructurii fizice, inclusiv construcții noi, modernizări, reînnoiri și închideri/dezafectări; – Evoluția preconizată a cererii de servicii de transport feroviar; – Orientări strategice privind utilizarea capacității de către statele membre, inclusiv o perspectivă asupra evoluției obligațiilor de serviciu public;

	– Capacitatea alocată în acordurile-cadru și capacitatea necesară pentru furnizarea de servicii de transport în cadrul contractelor de servicii publice; – Infrastructura declarată foarte utilizată sau saturată; – Restricții majore de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură.
Modelul de capacitate (Articolul 17)	– Toate informațiile incluse în strategia privind capacitatea, dacă este cazul, actualizate și detaliate – Volumul capacității disponibile pentru solicitanți, pe segment al pieței transportului feroviar și/sau pe proces de alocare, <i>inclusiv capacitatea protejată pentru cererile ulterioare și capacitatea alocată prin acorduri-cadru</i> – Volumul capacității necesare pentru lucrările de infrastructură în funcție de impactul asupra traficului (categorii) – Acoperire geografică: cel puțin liniile incluse în rețeaua TEN-T centrală și în rețeaua TEN-T centrală extinsă – Detaliu geografic: defalcare pe secțiuni de planificare corespunzătoare care să reflecte caracteristicile infrastructurii și ale cererii – Acoperire temporală: o perioadă de valabilitate a graficului de circulație – Detaliu temporal: cel puțin o prezentare generală anuală (restricții de capacitate) și una sau mai multe zile reprezentative/zile (capacitățile disponibile pentru cereri)
Planul de furnizare a capacităților (Articolul 18)	– Toate informațiile incluse în modelul de capacitate, dacă este cazul, actualizate suplimentar – Capacitățile planificate în prealabil disponibile pentru cereri, definite sub formă de obiecte de capacitate – Restricții de capacitate, definite sub formă de obiecte de capacitate – Capacitățile alternative disponibile în timpul restricțiilor de capacitate – Capacitățile alternative disponibile în cazul perturbărilor rețelei

Amendamentul 255

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 2 – subpunctul 1 – paragraful 3 – tabel

Textul propus de Comisie

Livrabil	Jalon	Termen (cel târziu)
Strategia privind capacitatea (articolul 16)	<i>Publicarea primelor elemente ale strategiei privind capacitatea</i>	X-60
	Prima consultare a părților interesate	X-58
	Publicarea proiectului de strategie și a doua consultare a părților interesate	X-38
	Publicarea strategiei finale privind capacitatea în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-36
Modelul de capacitate (Articolul 17)	Începerea pregătirii	X-36
	Consultarea solicitanților și a părților interesate operaționale	X-24
	Publicarea proiectului de model de capacitate	X-21
	Coordonarea cu solicitanții și cu părțile interesate operaționale	X-19
	Publicarea modelului de capacitate final în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-18
Planul de furnizare a	Începerea pregătirii	X-18

capacităților (Articolul 18)	Consultarea solicitanților și a părților interesate operaționale	X-14
	Publicarea restricțiilor de capacitate menționate în secțiunea (3) punctul 1 din prezenta anexă	X-12
	Publicarea planului final de furnizare a capacităților în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-11
	Publicarea restricțiilor de capacitate menționate în secțiunea (3) punctul 5 din prezenta anexă	X-4
	Reorientarea capacităților rezervate pentru alocare prin intermediul graficului de circulație pentru alte procese de alocare	X-2
	Actualizarea planului de furnizare a capacităților pentru a reflecta eventualele modificări ale capacităților planificate în prealabil sau alocate	Până la X+12 fără întârziere
Notă: (1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.		

Amendamentul

Livrabil	Jalon	Termen (cel târziu)
Strategia privind capacitatea	<i>Faza de elaborare a strategiei privind capacitatea</i>	X-60

(articolul 16)		
	Prima consultare a părților interesate	X-58
	Publicarea proiectului de strategie și a doua consultare a părților interesate	X- 48
	Publicarea strategiei finale privind capacitatea în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-36
	Publicarea modelului de capacitate	X-18
	Publicarea planului final de furnizare a capacităților în urma consultării administratorilor de infrastructură și a ERP	X - 11
Modelul de capacitate (Articolul 17)	Începerea pregătirii	X-36
	Consultarea solicitanților și a părților interesate operaționale	X-24
	Coordonarea între administratorii de infrastructură și participanții operaționali și efectuarea de evaluări ale fezabilității pentru nevoile de capacitate furnizate care ar putea să nu fie luate în considerare pe deplin în proiectul de model de capacitate	X-22
	Publicarea proiectului de model de capacitate și începerea celei de-a doua consultări cu solicitanții și cu participanții operaționali	X-21
	Coordonarea cu solicitanții și cu părțile interesate operaționale	X-19
	Publicarea modelului de capacitate final în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-18

Planul de furnizare a capacităților (Articolul 18)	Începerea pregătirii	X-18
	Consultarea solicitanților și a părților interesate operaționale	X-14
	<i>Organismul de reglementare analizează proiectul de plan de furnizare a capacităților și poate lua o decizie prin care să solicite administratorului de infrastructură să modifice planul respectiv</i>	<i>X-14 până la X-13</i>
	Publicarea restricțiilor de capacitate menționate în secțiunea (3) punctul 1 din prezenta anexă	X-12
	Publicarea planului final de furnizare a capacităților în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-11
	<i>Actualizarea planului de furnizare a capacităților pentru cererile ulterioare</i>	<i>X-6,5</i>
	Publicarea restricțiilor de capacitate menționate în secțiunea (3) punctul 5 din prezenta anexă	X-4
	Reorientarea capacităților rezervate pentru alocare prin intermediul graficului de circulație pentru alte procese de alocare	X-2
	Actualizarea planului de furnizare a capacităților pentru a reflecta eventualele modificări ale capacităților planificate în prealabil sau alocate	Până la X+12 fără întârziere
Note: (1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație		

Amendamentul 256

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 3 – subpunctul 1

Textul propus de Comisie

1. În ceea ce privește restricțiile temporare ale capacității liniilor de cale ferată din motive precum lucrările de infrastructură, inclusiv restricționările aferente ale vitezei, sarcina pe osie, lungimea trenului, tracțiunea sau gabaritul de liberă trecere („restricții de capacitate”), care au o durată mai mare de șapte zile consecutive și din cauza cărora mai mult de 30 % din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport, administratorii de infrastructură vizați publică toate restricțiile de capacitate și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitanții, mai întâi cu cel puțin 24 de luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză și a doua oară, într-o formă actualizată, cu cel puțin 12 luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză. Aceste restricții privind infrastructura trebuie incluse în planul de asigurare a capacităților menționat la articolul 18.

Amendamentul

1. În ceea ce privește restricțiile temporare ale capacității liniilor de cale ferată din motive precum lucrările de infrastructură, inclusiv restricționările aferente ale vitezei, sarcina pe osie, lungimea trenului, tracțiunea sau gabaritul de liberă trecere („restricții de capacitate”), care au o durată mai mare de șapte zile consecutive și din cauza cărora mai mult de 30 % din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport, administratorii de infrastructură vizați publică toate restricțiile de capacitate, **în măsura în care sunt cunoscute**, și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitanții, mai întâi cu cel puțin 24 de luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză și a doua oară, într-o formă actualizată, cu cel puțin 12 luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză. Aceste restricții privind infrastructura trebuie incluse în planul de asigurare a capacităților menționat la articolul 18.

Amendamentul 257

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 3 – subpunctul 7

Textul propus de Comisie

7. Fără a se aduce atingere articolului 40, administratorul de infrastructură poate decide să nu aplice perioadele prevăzute la punctele 1-5 dacă restricția de capacitate este necesară pentru restabilirea operațiunilor feroviare în condiții de siguranță, în cazul în care calendarul restricțiilor se află în afara controlului administratorului de infrastructură, dacă **aplicarea perioadelor respective ar fi ineficientă din punctul de vedere al costurilor sau** ar dăuna inutil duratei de viață sau stării activelor sau dacă toți solicitanții în cauză sunt de acord. În cazurile respective și în cazul oricăror alte restricții de capacitate care nu fac obiectul consultării în conformitate cu alte dispoziții ale prezentei anexe, administratorul de infrastructură consultă fără întârziere solicitanții și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză.

Amendamentul

7. Fără a se aduce atingere articolului 40, administratorul de infrastructură poate decide să nu aplice perioadele prevăzute la punctele 1-5 dacă restricția de capacitate este necesară pentru restabilirea operațiunilor feroviare în condiții de siguranță, în cazul în care calendarul restricțiilor se află în afara controlului administratorului de infrastructură, dacă ar dăuna inutil duratei de viață sau stării activelor sau dacă toți solicitanții în cauză sunt de acord. În cazurile respective și în cazul oricăror alte restricții de capacitate care nu fac obiectul consultării în conformitate cu alte dispoziții ale prezentei anexe, administratorul de infrastructură consultă fără întârziere solicitanții și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză.

Amendamentul 258**Propunere de regulament****Anexa I – punctul 4 – subpunctul 1 – tabel**

<i>Textul propus de Comisie</i>	
Jalon sau perioadă	Termen sau durată(1)
Perioada de valabilitate a graficului de circulație („perioadă a graficului de circulație”)	Un an
Intrarea în vigoare a graficului de circulație	La miezul nopții în a doua sâmbătă din decembrie
Publicarea planului de furnizare a	În conformitate cu secțiunea 2 din

capacităților	prezenta anexă
Publicarea restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură	În conformitate cu secțiunile 2 și 3 din prezenta anexă
Termenul în care solicitanții trebuie să depună cereri de drepturi de capacitate	X-8,5
Pregătirea proiectului de grafic de circulație Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților un proiect de ofertă de capacitate	X-6,5
Finalizarea coordonării cu solicitanții	X-6
Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților oferta de capacitate finală	X-5,5
Publicarea graficului de circulație final Termenul pentru alocarea drepturilor de capacitate solicitanților de către administratorul de infrastructură	X-5,25
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase	A se preciza în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6
Notă: (1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”).	

<i>Amendamentul</i>	
Jalon sau perioadă	Termen sau durată(1)
Perioada de valabilitate a graficului de circulație („perioadă a graficului de circulație”)	Un an
Intrarea în vigoare a graficului de circulație	La miezul nopții în a doua sâmbătă din decembrie
Publicarea planului de furnizare a capacităților	În conformitate cu secțiunea 2 din prezenta anexă
Publicarea restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură	În conformitate cu secțiunile 2 și 3 din prezenta anexă
Termenul în care solicitanții trebuie să depună cereri de drepturi de capacitate	X–8,5
Pregătirea proiectului de grafic de circulație Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților un proiect de ofertă de capacitate	X–6,5
Finalizarea coordonării cu solicitanții, <i>asigurându-se că toate condițiile prealabile sunt îndeplinite înainte de finalizarea „fazei de observare” de 2 săptămâni</i>	X–6
Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților oferta de	X–5,5

capacitate finală	
Publicarea graficului de circulație final Termenul pentru alocarea drepturilor de capacitate solicitanților de către administratorul de infrastructură	X-5,25
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase	A se preciza în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6
Notă: (1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”).	

Amendamentul 259

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 7 – subpunctul 1 – tabel

<i>Textul propus de Comisie</i>	
Perioadă	Durată
Perioada maximă în care administratorii de infrastructură pot să pregătească o ofertă de drepturi de capacitate referitoare la o singură rețea	0 zi
Perioada maximă în care administratorii de infrastructură pot să pregătească o ofertă de drepturi de capacitate multi-rețea	5 zile
<i>Amendamentul</i>	
Perioadă	Durată

Perioada maximă în care administratorii de infrastructură pot să pregătească o ofertă de drepturi de capacitate referitoare la o singură rețea, <i>dacă solicitarea ad-hoc este prezentată după data publicării graficului de circulație final</i>	24 de ore
Perioada maximă în care administratorii de infrastructură pot să pregătească o ofertă de drepturi de capacitate multi-rețea	5 zile

Amendamentul 260

Propunere de regulament

Anexa I – punctul 8 – paragraful 1 – tabel

<i>Textul propus de Comisie</i>	
Jalon sau perioadă	Termen sau durată
Timpul maxim de care dispune administratorul de infrastructură pentru a oferi un drept de capacitate alternativ care implică o singură rețea	24 de ore
Timpul maxim de care dispun administratorii de infrastructură în cauză pentru a oferi un drept de capacitate alternativ multi-rețea	5 zile

Amendamentul

Jalon sau perioadă	Termen sau durată
Timpul maxim de care dispune administratorul de infrastructură pentru a oferi un drept de capacitate alternativ care implică o singură rețea, <i>dacă utilizarea are loc în următoarele două zile</i>	24 de ore

lucrătoare.	
Timpul maxim de care dispun administratorii de infrastructură în cauză pentru a oferi un drept de capacitate alternativ multi-rețea cu parametri speciali (de exemplu, transporturi extraordinare, probe de funcționare)	5 zile calendaristice

Amendamentul 261

Propunere de regulament

Anexa II – punctul 1 – subpunctul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Utilizare	Clasificare	Gradul de utilizare a capacității	Perioada de referință
Trafic eterogen	Foarte utilizată	> 65 % din capacitatea teoretică	Mai mult de 4 ore în peste 200 de zile pe an
Trafic eterogen	Saturată	> 95 % din capacitatea teoretică	Mai mult de 4 ore în peste 250 de zile pe an
Trafic omogen	Foarte utilizată	> 80 % din capacitatea teoretică	Mai mult de 4 ore în peste 200 de zile pe an
Trafic omogen	Saturată	> 95 % din capacitatea teoretică	Mai mult de 4 ore în peste 250 de zile pe an

Amendamentul

Utilizare	Clasificare	Gradul de utilizare a capacității	Perioada de referință
Trafic	Foarte utilizată	> din capacitatea	Mai mult de 4 ore în peste 200 de

eterogen		<i>teoretică [valoare care urmează să fie stabilită de ENIM]</i>	zile pe an
Trafic eterogen	Saturată	<i>> din capacitatea teoretică [valoare care urmează să fie stabilită de ENIM]</i>	Mai mult de 4 ore în peste 250 de zile pe an
Trafic omogen	Foarte utilizată	<i>> din capacitatea teoretică [valoare care urmează să fie stabilită de ENIM]</i>	Mai mult de 4 ore în peste 200 de zile pe an
Trafic omogen	Saturată	<i>> din capacitatea teoretică [valoare care urmează să fie stabilită de ENIM]</i>	Mai mult de 4 ore în peste 250 de zile pe an

Amendamentul 262

Propunere de regulament

Anexa IV – paragraful 1 – punctul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

- (a) procedurile conform cărora solicitanții sunt consultați cu privire la planificarea strategică a capacităților;

Amendamentul

- (a) procedurile conform cărora solicitanții sunt consultați cu privire la planificarea strategică a capacităților, *astfel cum se menționează la articolul 55a*;

Amendamentul 263

Propunere de regulament

Anexa VII – tabelul 1

<i>Textul propus de Comisie</i>	
Domeniile de performanță care fac obiectul evaluării performanței	Domeniile de performanță care fac obiectul evaluării performanței
menționate la articolul 50	menționate la articolul 50
Domeniu de performanță	Aspecte relevante (orientativ)
Infrastructură și echipamente	– Capacitatea și capabilitățile infrastructurii fizice și ale echipamentelor acesteia, inclusiv implementarea standardelor TEN-T – Reduceri ale capacităților de infrastructură sau ale capabilităților ca urmare a amânării reînnoirii, întreținerii sau reparării infrastructurii
Capacități de infrastructură	– Oferta de capacitate din punctul de vedere al cantității și al calității – Gradul de utilizare a capacității, capacitate neutilizată pentru a ține seama de creșterea traficului – Coerența dintre capacitățile disponibile (planificate sau neplanificate) și nevoile pieței – Stabilitatea ofertei de capacitate, în special în ceea ce privește lucrările de infrastructură – Infrastructură saturată – Timpul planificat de staționare a trenurilor în găurile de frontieră
Gestionarea traficului	– Punctualitatea/întârzierile diferitelor tipuri de servicii de transport feroviar la punctul de plecare, la opririle intermediare și la destinație și în locuri importante din punct de vedere operațional – Anularea trenurilor

	– Timpul efectiv de staționare a trenurilor în gările de frontieră
Gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor	– Ponderea traficului care ar putea fi redirecționat sau reprogramat în timpul perturbării sau al crizei – Impactul perturbărilor asupra traficului feroviar din punctul de vedere al întârzierilor și al anulărilor – Impactul perturbărilor asupra operatorilor de servicii de transport feroviar și asupra clienților acestora – Probleme specifice întâlnite (calitativ)
Implementarea și performanța serviciilor, instrumentelor și interfețelor digitale	– Sprijinirea proceselor legate de gestionarea capacităților, gestionarea traficului și gestionarea perturbărilor – Exhaustivitatea și calitatea informațiilor și a datelor furnizate – Alinierea la arhitectura europeană dezvoltată în cadrul ERJU și la specificațiile tehnice relevante în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797
Conformitatea cu reglementările; supraveghere reglementară	– Indicatori de proces prin care se monitorizează respectarea normelor și a procedurilor – Plângeri depuse la organismele de reglementare și la ENRRB
<i>Amendamentul</i>	
Domeniile de performanță care fac obiectul evaluării performanței	Domeniile de performanță care fac obiectul evaluării performanței
menționate la articolul 50	menționate la articolul 50
Domeniu de performanță	Aspecte relevante (orientativ)

Infrastructură și echipamente	– Capacitatea și capabilitățile infrastructurii fizice și ale echipamentelor acesteia, inclusiv implementarea standardelor TEN-T – Reduceri ale capacităților de infrastructură sau ale capabilităților ca urmare a amânării reînnoirii, întreținerii sau reparării infrastructurii
Capacități de infrastructură	– Oferta de capacitate din punctul de vedere al cantității și al calității, <i>inclusiv coerența la traversarea granițelor rețelei</i> – Gradul de utilizare a capacității, capacitate neutilizată pentru a ține seama de creșterea traficului – Coerența dintre capacitățile disponibile (planificate sau neplanificate) și nevoile pieței – Stabilitatea ofertei de capacitate, în special în ceea ce privește lucrările de infrastructură – Infrastructură saturată – Timpul planificat de staționare a trenurilor în gările de frontieră
Gestionarea traficului	– Punctualitatea/întârzierile diferitelor tipuri de servicii de transport feroviar la punctul de plecare, la opririle intermediare și la destinație și în locuri importante din punct de vedere operațional – Anularea trenurilor – Timpul efectiv de staționare a trenurilor în gările de frontieră
Gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor	– Ponderea traficului care ar putea fi redirectionat sau reprogramat în timpul perturbării sau al crizei – Impactul perturbărilor asupra

	traficului feroviar din punctul de vedere al întârzierilor și al anulărilor – Impactul perturbărilor asupra operatorilor de servicii de transport feroviar și asupra clienților acestora – Probleme specifice întâlnite (calitativ)
Implementarea și performanța serviciilor, instrumentelor și interfețelor digitale	– Sprijinirea proceselor legate de gestionarea capacităților, gestionarea traficului și gestionarea perturbărilor – Exhaustivitatea și calitatea informațiilor și a datelor furnizate, <i>precum și ușurința accesului pentru părțile interesate operaționale</i> – Alinierea la arhitectura europeană dezvoltată în cadrul ERJU și la specificațiile tehnice relevante în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797
Conformitatea cu reglementările; supraveghere reglementară	– Indicatori de proces prin care se monitorizează respectarea normelor și a procedurilor – Plângeri depuse la organismele de reglementare și la ENRRB