



**UNIUNEA EUROPEANĂ**

**PARLAMENTUL EUROPEAN**

**CONSILIUL**

**Strasbourg, 20 mai 2026  
(OR. en)**

**2023/0271(COD)  
LEX 2519**

**PE-CONS 27/26**

**TRANS 261  
CODEC 804**

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI  
PRIVIND UTILIZAREA CAPACITĂȚILOR DE INFRASTRUCTURĂ FERROVIARĂ  
ÎN SPAȚIUL FERROVIAR UNIC EUROPEAN,  
DE MODIFICARE A DIRECTIVEI 2012/34/UE  
ȘI DE ABROGARE A REGULAMENTULUI (UE) NR. 913/2010**

**REGULAMENTUL (UE) 2026/...**  
**AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**din 20 mai 2026**

**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**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

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

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

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară<sup>3</sup>,

---

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

<sup>2</sup> JO C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

<sup>3</sup> Poziția Parlamentului European din 12 martie 2024 (JO C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) și poziția în primă lectură a Consiliului din 21 aprilie 2026 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

întrucât:

- (1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 intitulată „Pactul verde european” stabilește un obiectiv al neutralității climatice care urmează să fie atins de Uniune până în 2050, precum și un obiectiv clar de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 50 % și care să tindă spre 55 % până în 2030 în comparație cu nivelurile din 1990. Ambele obiective sunt consacrate în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>4</sup>. Pactul verde european solicită o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi și, totodată, depunerea de eforturi pentru atingerea obiectivului ambițios de reducere la zero a poluării, astfel încât până în 2030 să se reducă impactul emisiilor de poluanți atmosferici asupra sănătății cu peste 55 % și ponderea persoanelor afectate în mod cronic de zgomotul produs de transporturi cu 30 %. Transporturile reprezintă aproximativ 25 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii, iar aceste emisii au înregistrat o creștere în ultimii ani. Pactul verde european acordă prioritate trecerii la transportul feroviar și pe căile navigabile interioare a unei părți substanțiale din transportul intern de marfă efectuat în prezent în proporție de 75 % pe cale rutieră. Întrucât transportul feroviar este un mod de transport în mare parte electrificat și eficient din punct de vedere energetic, utilizarea pe scară mai largă a serviciilor de transport feroviar ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor și a consumului de energie din sectorul transporturilor.

---

<sup>4</sup> Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 (JO L 243, 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” stabilește jaloane pentru a marca parcursul sistemului de transport al Uniunii către realizarea obiectivelor privind o mobilitate durabilă, inteligentă și rezilientă. În comunicare se estimează că traficul feroviar de marfă va crește cu 50 % până în 2030 și se va dubla până în 2050, traficul feroviar de mare viteză se va dubla până în 2030 și se va tripla până în 2050, iar călătoriile colective programate pe o distanță mai mică de 500 km ar trebui să fie neutre din punctul de vedere al emisiilor de carbon până în 2030 în interiorul Uniunii. Pentru a atinge aceste obiective, transportul feroviar ar trebui să devină mai atractiv din punctul de vedere al accesibilității prețurilor, al fiabilității și al accesibilității. De asemenea, serviciile de transport feroviar ar trebui să fie mai bine adaptate la nevoile călătorilor și ale expeditorilor de mărfuri.
- (3) Obiectivul de bază al prezentului regulament este sporirea gradului de utilizare a infrastructurii feroviare printr-o utilizare mai eficientă a respectivei infrastructuri, realizată prin îmbunătățirea proceselor de planificare și alocare și prin îmbunătățirea coordonării transfrontaliere, contribuind astfel la o creștere a serviciilor de transport feroviar în concordanță cu obiectivele de decarbonizare ale Uniunii. Cu toate acestea, vor fi necesare măsuri suplimentare la toate nivelurile, dincolo de domeniul de aplicare al prezentului regulament, pentru a consolida și mai mult capacitățile de infrastructură feroviară, cu scopul de a răspunde cererii crescute de capacități feroviare, atât pentru serviciile de transport de călători, cât și pentru serviciile de transport de marfă, și de a spori competitivitatea globală a transportului feroviar.

- (4) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>5</sup> stabilește normele aplicabile administrării și exploatării infrastructurii feroviare, precum și principiile și procedurile aplicabile alocării capacităților pentru serviciile de transport feroviar intern și internațional.
- (5) Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>6</sup> prevede crearea unor coridoare de transport feroviar de marfă și a unor ghișee unice pentru a facilita cererile de capacități de infrastructură pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă.
- (6) Gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și gestionarea traficului feroviar sunt esențiale pentru buna funcționare a sectorului feroviar. Operarea serviciilor de transport feroviar, în special a serviciilor de transport feroviar transfrontalier, trebuie să fie planificată și coordonată cu atenție pentru a permite circulația în siguranță pe aceleași linii de cale ferată a unor trenuri având caracteristici, precum viteza și distanța de frânare, foarte diferite. Gestionarea optimă și armonizată a capacităților de infrastructură feroviară creează mai multe oportunități și sporește fiabilitatea serviciilor de transport feroviar. Prezentul regulament ar trebui să ofere administratorilor de infrastructură suficientă flexibilitate pentru ca aceștia să gestioneze capacitățile de infrastructură feroviară în mod eficace, asigurându-se în același timp că toți solicitanții sunt tratați într-un mod echitabil, transparent și fără discriminare, care garantează o concurență loială, în ceea ce privește accesul lor la rețeaua feroviară.

---

<sup>5</sup> Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

<sup>6</sup> Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (JO L 276, 20.10.2010, p. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) 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. Astfel de excluderi ar trebui să se aplice în continuare în cazuri strict limitate și justificate în mod corespunzător, iar statele membre ar trebui să își păstreze dreptul de a le solicita în viitor și în legătură cu prezentul regulament.
- (8) Exploatarea legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii este reglementată în special de Tratatul dintre Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord și Republica Franceză privind construirea și exploatarea de către concesionari privați a unei legături fixe pe sub Canalul Mânecii, semnat la Canterbury la 12 februarie 1986 (denumit în continuare „Tratatul de la Canterbury”), și de contractul de concesiune dintre secretarul de stat pentru transporturi al Regatului Unit, ministrul urbanismului, locuințelor și transporturilor al Franței, *The Channel Tunnel Group Limited și France-Manche S.A.*, semnat la 14 martie 1986 și modificat de mai multe ori de atunci (denumit în continuare „contractul de concesiune”). În conformitate cu Tratatul de la Canterbury și cu contractul de concesiune, concesionarii trebuie să administreze infrastructura feroviară și să opereze un serviciu de navetă pentru vehicule rutiere. Directiva 2012/34/UE, cu excepția anumitor dispoziții, nu se aplică întreprinderilor a căror activitate se limitează la asigurarea serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin legătura fixă de sub Canalul Mânecii sau la operațiuni de transport sub formă de servicii de navetă pentru vehicule rutiere prin legătura fixă respectivă. În mod similar, nu este adecvat să se aplice prezentul regulament gestionării capacităților de infrastructură feroviară pentru operarea unor astfel de servicii. Cu excepția cazului în care se prevede altfel, prezentul regulament ar trebui să se aplice gestionării capacităților de infrastructură feroviară pentru operarea altor servicii, cum ar fi trenurile de călători și de marfă.

- (9) La punerea în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește o porțiune a rețelei feroviare a Uniunii care este izolată geografic de mare de restul rețelei feroviare a Uniunii, pentru care nu există nicio nevoie concretă de coordonare cu alte state membre sau cu administratorii de infrastructură feroviară care administrează infrastructura situată în alte state membre și în care capacitatea este disponibilă în mod continuu, nefiind preconizată nicio modificare relevantă pe termen scurt sau mediu, statele membre și administratorii de infrastructură ar trebui să poată urma o abordare pragmatică și proporționată, pentru a evita costurile și sarcina administrativă disproporționate, respectând în același timp obligațiile prevăzute în prezentul regulament.
- (10) Prezentul regulament nu ar trebui să împiedice statele membre să adopte măsurile necesare pentru a proteja interesele esențiale de securitate sau apărare sau să adopte măsurile necesare pentru a se asigura că armata are acces suficient la infrastructura feroviară.

- (11) Infrastructura de transport reprezintă coloana vertebrală a economiei și a societății în ansamblu. Unele infrastructuri feroviare sunt esențiale pentru a asigura buna funcționare a funcțiilor societale vitale și au o importanță strategică pentru securitatea națională. În anumite cazuri, acordarea de drepturi de capacitate unui solicitant ar putea compromite siguranța publică sau ordinea publică în Uniune, inclusiv la nivelul statelor membre, de exemplu în cazul în care o întreprindere feroviară intenționează să transporte mărfuri periculoase sau arme care au intrat ilegal în Uniune pe infrastructura feroviară a unui stat membru. Pentru a garanta fluiditatea, siguranța și securitatea traficului feroviar și pentru a asigura protecția infrastructurii lor feroviare, statelor membre ar trebui să li se permită să impună administratorilor de infrastructură să refuze să acorde sau să retragă drepturi de capacitate unui solicitant în cazul în care accesul la infrastructura lor feroviară prezintă un risc pentru ordinea publică sau siguranța publică, inclusiv pentru securitatea și apărarea națională. Orice astfel de decizie ar trebui să fie justificată în mod corespunzător și strict necesară și proporțională cu obiectivul urmărit, ținând seama, de asemenea, de impactul deciziei respective asupra concurenței și asupra continuității lanțurilor de aprovizionare, în special pentru aprovizionarea cu factori de producție critici, și în cazul în care dreptul de capacitate solicitat constituie un drept de capacitate multirețea. Atunci când evaluează riscul pentru siguranța publică sau ordinea publică, statul membru în cauză ar trebui să poată ține seama, printre alți factori, de faptul că solicitantul face obiectul unor măsuri restrictive adoptate de Uniune și de motivele adoptării unor astfel de măsuri, de faptul că solicitantul este deținut sau controlat efectiv de o persoană sau de o entitate care face obiectul măsurilor restrictive adoptate de Uniune sau acționează în numele sau la ordinele unei astfel de persoane sau entități sau de faptul că solicitantul sau persoana ori entitatea respectivă este implicată în activități ilegale sau în activități de facilitare a dezvoltării capacităților militare ale unei țări terțe care prezintă o amenințare la adresa securității naționale a statului membru. O astfel de decizie ar trebui să fie revizuită periodic de către statul membru, în special pentru a evalua dacă aceasta continuă să fie justificată și proporțională. Statul membru ar trebui să informeze Comisia, organismul de reglementare și, în cazul drepturilor de capacitate multirețea, celelalte state membre în cauză cu privire la decizia adoptată și la motivele acesteia și ar trebui să se coordoneze cu celelalte state membre în cauză în situația în care acestea din urmă semnalează preocupări cu privire la decizia adoptată. În cazul în care preocupările semnalate de un stat membru nu sunt soluționate prin coordonare, statul membru în cauză ar trebui să poată solicita o recomandare din partea Comisiei cu privire la decizia adoptată de un alt stat membru.

- (12) Statele membre ar trebui să aibă dreptul de a oferi administratorului de infrastructură orientări strategice, pentru a se asigura că planificarea și utilizarea capacității de infrastructură feroviară sunt în concordanță cu obiectivele lor generale și cu orientările lor de politică. În special, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita administratorilor de infrastructură să pună în aplicare modele specifice de orar, cum ar fi orarele cadențate integrate, să rezerve volume minime de capacitate pentru anumite tipuri de trafic și să reflecte circumstanțele naționale și prioritățile de politici în parametrii metodologiei de împărțire a capacităților și de soluționare a conflictelor. În acest sens, statele membre ar trebui să respecte responsabilitățile operaționale ale administratorilor de infrastructură și să se asigure că aceștia păstrează o marjă operațională suficientă pentru a-și îndeplini toate sarcinile și responsabilitățile.
- (13) Administratorii de infrastructură ar putea fi obligați să aplice un model specific de orar, prin urmare un serviciu de transport feroviar multirețea ar putea fi supus unor modele diferite de orar. Având în vedere acest lucru, dar și alți factori, statele membre responsabile de administratorii de infrastructură care alocă drepturi de capacitate pentru un serviciu de transport feroviar multirețea care este supus unor modele diferite de orar ar trebui să se coordoneze între ele pentru a asigura coerența între orientările lor strategice și cerințele naționale. În plus, întrucât în statele membre există practici diferite de planificare a orarelor, aceste practici necesită, de asemenea, o coordonare sporită între administratorii de infrastructură la nivel transfrontalier, în special atunci când administratorii de infrastructură sunt obligați să planifice în prealabil capacitățile prin intermediul orarelor cadențate.

- (14) 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. Acestea 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, inclusiv pentru serviciile operate în temeiul obligațiilor de serviciu public, și flexibilitatea pe termen scurt a traficului de marfă pentru a răspunde cererii pieței. Prin urmare, procesul de gestionare a capacităților nu ar mai trebui să aibă un caracter preponderent anual, ci ar trebui să fie organizat în trei etape consecutive: planificarea strategică 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.
- (15) 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<sup>7</sup>, 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, este puțin probabil ca administratorii de infrastructură să poată răspunde tuturor cererilor de capacitate pentru utilizarea infrastructurii feroviare foarte utilizate sau saturate; aceștia ar trebui să se bazeze pe o planificare temeinică pentru a anticipa nevoile, pentru a oferi indicații timpurii solicitanților și pentru a facilita alocarea capacităților.

---

<sup>7</sup> Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) Pentru a asigura utilizarea optimă a capacităților de infrastructură feroviară, ar trebui să se țină seama de criterii socioeconomice, operaționale și de mediu în timpul procesului de planificare și alocare, în special atunci când se evaluează opțiunile alternative de împărțire a capacităților în cazul unui element de infrastructură feroviară care este foarte utilizat sau saturat și în scopul soluționării conflictelor. În special în cazul solicitanților care solicită capacități în diferite state membre, ar fi benefic ca administratorii de infrastructură să utilizeze o metodă comună și un set transparent de criterii care să clarifice modul în care aceste criterii au fost luate în considerare și modul în care acestea au afectat deciziile luate.
- (17) Rețeaua europeană a administratorilor de infrastructură (ENIM) ar trebui să ofere orientări cu privire la modul de stabilire a unei metodologii comune obiective, transparente și nediscriminatorii, care să se bazeze pe criterii socioeconomice, operaționale și de mediu pentru împărțirea și alocarea capacităților. Întrucât aceasta este o metodologie nouă de luare a deciziilor privind împărțirea capacităților sau soluționarea conflictelor și va fi important să se stabilească valorile parametrilor la nivelul corect, aplicarea criteriilor operaționale, socioeconomice și de mediu ar trebui să fie testată și calibrată de ENIM înainte de a fi aplicată.
- (18) Administratorii de infrastructură ar trebui, după caz, să ajusteze valorile standard ale parametrilor pentru a ține seama de circumstanțele locale sau naționale, pe baza unor abordări acceptate și a unor dovezi empirice.

- (19) Planificarea strategică a capacităților de către administratorii de infrastructură ar trebui să îmbunătățească utilizarea infrastructurii feroviare prin anticiparea cererii de servicii de transport feroviar, inclusiv prin analizarea evoluțiilor preconizate la nivelul pieței transporturilor, și prin luarea în considerare a dezvoltării, reînnoirii și întreținerii planificate a infrastructurii feroviare. 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 a capacităților oferă din ce în ce mai multe detalii cu privire la capacitățile disponibile, ținând seama de feedbackul oferit de părțile interesate operaționale, și că aceasta constituie baza pentru alocarea capacităților.
- (20) Pentru a asigura disponibilitatea capacităților pentru alocare pe diferite segmente ale pieței feroviare și, în special, pentru serviciile de transport feroviar de marfă și serviciile de transport feroviar transfrontalier, administratorilor de infrastructură ar trebui să li se permită să planifice în prealabil utilizarea capacităților pe infrastructura feroviară saturată sau foarte utilizată și să extindă această planificare la alte tronsoane ale rețelei, dacă se consideră necesar. O astfel de planificare prealabilă a capacităților ar trebui să țină seama de diferitele metode de alocare a capacităților și de caracteristicile diferitelor segmente ale pieței feroviare. Aceasta ar trebui să permită o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare prin gruparea trenurilor cu caracteristici de performanță similare în etapa de alocare a capacităților.

- (21) Atunci când alocă capacități, administratorii de infrastructură ar trebui să își respecte planificarea strategică privind furnizarea capacităților, asigurând, în același timp, alocarea capacităților în conformitate cu cererea pieței și într-un mod echitabil și nediscriminatoriu. În acest scop, unele cereri de capacități neconforme cu planul de furnizare a capacităților ar putea fi refuzate sau ar putea avea o prioritate mai mică în etapa de alocare. Planul de furnizare a capacităților ar trebui să fie actualizat în permanență pentru a reflecta capacitățile disponibile.
- (22) Întreprinderile din diferitele segmente ale pieței feroviare au posibilități diferite de a-și anticipa nevoile 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 de capacități în timp util pentru ca aceste nevoi să fie incluse în graficul de circulație, adică în planul anual pentru deplasările trenurilor și ale materialului rulant, și aceste nevoi 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 ar putea circula în mod repetat pe o perioadă care nu coincide cu durata perioadei de valabilitate a graficului de circulație. În acest scop, ar trebui să fie posibil să se rezerve capacități pentru trase care să poată fi apoi alocate în termen scurt.

- (23) Solicitanții de capacități de infrastructură feroviară ar trebui să fie în măsură să planifice și să solicite anual capacitățile de infrastructură feroviară prin intermediul graficului de circulație. De asemenea, solicitanții ar trebui să fie în măsură să solicite capacități de infrastructură feroviară cu mai mult timp în avans pentru serviciile de transport feroviar stabile, multianuale, prin intermediul acordurilor-cadru. În cele din urmă, solicitanții ar trebui să fie în măsură să solicite capacități aproape de momentul exploatării pentru trenurile individuale prin cereri de capacități ad-hoc sau pentru serviciile feroviare repetate prin cereri de planificare continuă. Întrucât planificarea continuă este convenabilă mai ales pentru serviciile de transport feroviar de marfă, datorită caracteristicilor lor, alocarea capacităților prin procesul de planificare continuă ar trebui să vizeze cel puțin serviciile de transport feroviar de marfă.

- (24) O parte semnificativă a transportului feroviar de marfă este de lung parcurs și necesită coordonarea transfrontalieră între administratorii 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, valorificând în același timp experiența și competența de specialitate a sectorului pentru definirea acestora. În consecință, ar trebui consolidat rolul ENIM, încredințându-se acestuia sarcina de a elabora orientări pentru a permite punerea în aplicare uniformă a procedurilor și metodologiilor din prezentul regulament referitoare la gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și coordonarea activă a capacităților și traficului transfrontaliere. În special, ENIM ar trebui să elaboreze cadre europene de gestionare a capacităților, de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier, precum și de evaluare a performanței. Întreprinderile feroviare, solicitanții și alte părți interesate operaționale ar trebui să fie consultate la elaborarea respectivelor cadre europene.

(25) Cadrul european de gestionare a capacităților, cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier, precum și cadrul european de evaluare a performanței, toate elaborate de ENIM, ar trebui să ofere orientări care să stabilească instrumente, metodologii și modalități procedurale comune prin care administratorii de infrastructură să poată pune în aplicare prezentul regulament în mod uniform în întregul spațiu feroviar unic european în ceea ce privește gestionarea capacităților de infrastructură feroviară, coordonarea traficului transfrontalier, gestionarea perturbărilor traficului și a situațiilor de criză, precum și evaluarea performanței. Deși cadrele respective și elementele pe care le conțin nu ar trebui să aibă caracter obligatoriu, iar administratorii de infrastructură ar trebui să păstreze responsabilitatea pentru deciziile lor operaționale, se așteaptă ca administratorii de infrastructură să respecte cadrele, cu excepția cazului în care circumstanțe specifice justifică abaterea de la acestea. În astfel de cazuri, administratorii de infrastructură ar trebui să acționeze în conformitate cu principiul „conformare sau justificare” și ar trebui să justifice motivul oricărei abateri de la cadrele respective. Această abordare permite realizarea unui echilibru între necesitatea de a coordona și aplica abordări uniforme în spațiul feroviar unic european și necesitatea de a adapta procedurile și metodologiile la circumstanțele specifice ale anumitor zone geografice. Atunci când ENIM nu ajunge la un acord cu privire la instrumentele, metodologiile și modalitățile procedurale comune și, prin urmare, nu este în măsură să elaboreze cadrele europene sau atunci când, în cazul unui astfel de acord, cadrele respective sunt inadecvate pentru a-și îndeplini obiectivele preconizate sau există abateri importante de la aplicarea cadrelor respective care subminează punerea în aplicare uniformă a prezentului regulament, Comisia ar trebui să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească norme obligatorii privind instrumentele, metodologiile și modalitățile procedurale comune necesare pentru punerea în aplicare uniformă a cadrelor europene respective sau a elementelor acestora.

- (26) ENIM ar trebui să desemneze un coordonator al rețelei, care să îndeplinească sarcini operaționale și de sprijin. Atunci când numește coordonatorul rețelei, ENIM ar trebui să ia în considerare o asociație non-profit care are experiență și este implicată în îmbunătățirea gestionării capacităților de infrastructură feroviară.
- (27) Normele privind gestionarea traficului feroviar transfrontalier în condiții normale și în caz de perturbări ar trebui să promoveze funcționarea fără probleme, rezilientă și neîntreruptă a serviciilor de transport feroviar. Respectivele norme ar trebui să prevadă un sistem de coordonare structurată între administratorii de infrastructură și alte părți interesate.
- (28) 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 consultare structurată între administratorii de infrastructură și alte părți interesate. Platforma feroviară europeană (denumită în continuare „ERP”) ar trebui să fie platforma care să gestioneze această consultare structurată, deoarece se preconizează că va fi alcătuită din reprezentanți ai tuturor părților interesate implicate în serviciile de transport feroviar, inclusiv, dar fără a se limita la întreprinderile feroviare, operatorii de infrastructuri de servicii sau operatorii terminalelor de transport multimodal. ERP ar trebui să fie în măsură să prezinte avizele sale către ENIM în cursul elaborării cadrelor europene, să prezinte experiențe concrete și sugestii practice pentru provocări specifice și să contribuie la îmbunătățirea în continuare a funcționării serviciilor europene de transport feroviar.

- (29) Fiabilitatea serviciilor de transport feroviar și cunoașterea cu mult timp înainte a momentului în care serviciile pot funcționa sunt unele dintre aspectele cele mai apreciate de clienții căilor ferate și de solicitanți. 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 și 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.

- (30) Prezentul regulament ar trebui să instituie un sistem de penalități care să fie plătite în cazul în care fie administratorul de infrastructură, fie solicitantul nu își îndeplinește angajamentele cu privire la un drept de capacitate alocat. Nivelul penalității datorate ar trebui să fie eficace, proporțional, disuasiv și nediscriminatoriu pentru a asigura respectarea utilizării planificate a capacităților. De asemenea, nivelul penalității ar trebui să fie aprobat de organismul de reglementare. Administratorul de infrastructură ar putea utiliza tarifele de acces la calea ferată plătite în rețeaua feroviară ca bază pentru a propune nivelul penalităților. Modularea penalității ar trebui să ia în considerare mai mulți factori, inclusiv momentul notificării modificării, calitatea capacității alternative furnizate în ceea ce privește calendarul sau distanța suplimentară, caracteristicile tehnice și alte aspecte relevante sau dacă capacitatea poate fi realocată și utilizată de un alt solicitant. Modularea aplicată ar trebui să fie scăzută atunci când calitatea alternativei este ridicată sau atunci când capacitatea poate fi realocată. Modularea aplicată ar trebui să fie mai mare atunci când modificarea este solicitată cu puțin timp înainte de momentul utilizării dreptului de capacitate sau atunci când calitatea este prea scăzută în comparație cu dreptul de capacitate alocat inițial. Administratorii de infrastructură din statele membre a căror monedă nu este euro ar trebui să prevadă niveluri ale penalității în moneda lor care să corespundă nivelurilor stabilite în prezentul regulament în euro la data intrării sale în vigoare. Administratorii de infrastructură respectivi sunt invitați să reexamineze periodic nivelurile penalităților și în ceea ce privește evoluția cursului de schimb. Acest sistem de penalități ar trebui să urmărească accelerarea soluționării litigiilor și reducerea numărului de litigii legate de nerespectarea drepturilor de capacitate alocate, precum și asigurarea certitudinii, a securității juridice, a previzibilității și a transparenței atât pentru administratorii de infrastructură, cât și pentru solicitanți în ceea ce privește angajamentele lor în legătură cu drepturile de capacitate alocate.

- (31) Monitorizarea continuă a calității serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar este o condiție prealabilă pentru îmbunătățirea performanței respectivelor servicii. Administratorii de infrastructură ar trebui să monitorizeze și să evalueze comparativ performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar la nivel național, iar ENIM ar trebui să monitorizeze performanța la nivelul Uniunii. 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, ENIM și Comisia ar trebui să poată recurge la experți independenți reuniți în cadrul unui grup consultativ privind performanța. Grupul consultativ privind performanța ar trebui să fie în măsură să ofere consultanță independentă ENIM și Comisiei, precum și părților interesate operaționale și coordonatorilor europeni în toate domeniile care influențează performanța serviciilor de transport feroviar și a gestionării infrastructurii feroviare. De asemenea, acesta ar trebui să contribuie la raportul de evaluare a performanței.

- (32) Pentru a îmbunătăți performanța serviciilor de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, ENIM ar trebui să elaboreze un cadru european de evaluare a performanței. Cadrul ar trebui să urmărească asigurarea faptului că toți administratorii de infrastructură din Uniune utilizează instrumente, metodologii și modalități procedurale comune pentru măsurarea performanței prin intermediul unor indicatori conveniți. Acesta ar trebui să permită identificarea deficiențelor în materie de performanță ale rețelei feroviare a Uniunii. Uniunii. Acesta ar trebui să urmărească asigurarea faptului 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, să asigure coerența în identificarea celor mai relevante deficiențe în materie de performanță. Cadrul ar trebui să permită administratorilor de infrastructură să coopereze la nivelul Uniunii pentru a identifica măsuri de remediere a deficiențelor în materie de performanță și pentru a urmări impactul acestor măsuri. ENIM ar trebui să reexamineze periodic acest cadru pentru a se asigura că este adecvat scopului.
- (33) Pentru a asigura o coordonare eficientă a administratorilor de infrastructură la nivelul Uniunii, ENIM ar trebui să devină mai operațional. Ar trebui să includă mecanisme decizionale care să permită administratorilor de infrastructură să se coordoneze în mod eficient cu privire la planificarea strategică a capacităților.

(34) Toți administratorii de infrastructură din statele membre care sunt responsabili de liniile care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport (denumită în continuare „rețeaua TEN-T”) centrală și din rețeaua TEN-T centrală extinsă ar trebui să fie membri ai ENIM. Alți administratori de infrastructură din statele membre, care sunt incluși în gestionarea strategică a capacităților pentru liniile din afara rețelei TEN-T centrale și a rețelei TEN-T centrale extinse, ar trebui, de asemenea, să poată participa la deliberările ENIM. Alți administratori de infrastructură ar putea fi invitați să participe la lucrările ENIM în calitate de observatori, dar fără drept de vot. În plus, este în interesul Uniunii să permită participarea la ENIM a administratorilor de infrastructură care sunt responsabili de liniile din rețeaua TEN-T centrală sau rețeaua TEN-T centrală extinsă ale statelor care sunt membre ale Asociației Europene a Liberului Schimb și ale părților din Europa de Sud-Est la Tratatul de instituire a Comunității transporturilor semnat de Uniune în conformitate cu Decizia (UE) 2017/1937 a Consiliului<sup>8</sup>, cu condiția ca statele sau părțile respective să aplice prezentul regulament în temeiul unui acord internațional încheiat cu Uniunea. Modalitățile de participare a acestora la ENIM ar trebui să fie stabilite în temeiul acordului încheiat între statele și părțile respective și Uniune. Aceste state și părți sunt asociate îndeaproape cu Uniunea în sectorul transporturilor. În plus, datorită poziției lor geografice, majoritatea au legături feroviare importante cu statele membre sau au trafic de tranzit între două sau mai multe state membre. Prin urmare, contribuția lor la activitatea ENIM este importantă.

---

<sup>8</sup> Decizia (UE) 2017/1937 a Consiliului din 11 iulie 2017 privind semnarea, în numele Uniunii Europene, și aplicarea cu titlu provizoriu a Tratatului de instituire a Comunității transporturilor (JO L 278, 27.10.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) 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 (denumită în continuare „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 poate adopta recomandări fără caracter obligatoriu, avize sau rapoarte în legătură cu serviciile de transport feroviar transfrontalier și cu performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar. Recomandările și avizele adoptate de ENRRB ar trebui să promoveze decizii naționale care sprijină procedurile armonizate descrise în cadrele europene și nu ar trebui să afecteze competențele organismelor de reglementare în domeniul feroviar sau pe cele ale administratorilor de infrastructură.

- (36) Gestionarea eficientă a capacităților de infrastructură feroviară și gestionarea traficului feroviar necesită un schimb 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 să fie puse în aplicare cu prioritate și dezvoltate în continuare pentru a ține pasul cu evoluțiile tehnologice și cu noile procese prevăzute în prezentul regulament. În calitate de autoritate europeană de sistem pentru aplicațiile telematice, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) ar trebui să fie implicată în dezvoltarea și implementarea instrumentelor digitale menționate în prezentul regulament pentru a se asigura că acestea respectă STI pentru aplicațiile telematice, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2016/797 și în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>9</sup>.
- (37) Administratorii de infrastructură ar trebui să asigure alinierea, în special în ceea ce privește digitalizarea, cu activitatea întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei instituită prin Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului<sup>10</sup>, prin intermediul grupului de coordonare pentru pilonul de sistem și al grupului de implementare menționate la articolele 96 și, respectiv, 97 din regulamentul respectiv.

---

<sup>9</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

<sup>10</sup> Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului din 19 noiembrie 2021 de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 219/2007, (UE) nr. 557/2014, (UE) nr. 558/2014, (UE) nr. 559/2014, (UE) nr. 560/2014, (UE) nr. 561/2014 și (UE) nr. 642/2014 (JO L 427, 30.11.2021, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) Pentru a asigura un proces armonios de gestionare a capacităților și a traficului pentru serviciile de transport feroviar internațional, pentru a reduce la minimum anulările capacităților alocate și întreruperile operațiunilor feroviare cauzate de perturbări ale rețelei feroviare și pentru a ține seama de evoluțiile practicilor administratorilor de infrastructură și de utilizarea unor metode noi de alocare a capacităților și a unor tehnologii noi ale informației și comunicațiilor, Comisiei ar trebui să îi fie delegată competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) în ceea ce privește anumite elemente ale livrărilor care rezultă din planificarea strategică a capacităților de infrastructură; calendarul pentru planificarea strategică a capacităților și procesul de alocare a capacităților; durata pentru modificarea capacităților alocate și construirea de soluții alternative pentru solicitanți; anumite elemente legate de calendarul pentru coordonare, consultare și publicarea restricțiilor de capacitate ca urmare a unor lucrări de infrastructură feroviară; pragurile pentru utilizarea capacității infrastructurii feroviare foarte utilizate și saturate; ajustarea nivelurilor penalităților în funcție de inflație și informațiile care trebuie să fie furnizate părților interesate operaționale. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație<sup>11</sup>. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

---

<sup>11</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinst/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

- (39) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a introduce cerințe tehnice și operaționale care să faciliteze buna funcționare a spațiului feroviar unic european în ceea ce privește criteriile uniforme pentru cerințele stabilite de administratorii de infrastructură în ceea ce privește solicitanții; cerințele tehnice și operaționale privind planificarea pentru situații de urgență, normele detaliate privind procedura de încheiere a acordurilor-cadru, forma și conținutul unor astfel de acorduri-cadru, precum și normele detaliate privind procesul de planificare continuă și cele legate de cadrele europene. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>12</sup>. În cazul în care comitetul instituit în temeiul Directivei 2012/34/UE nu emite niciun aviz în cadrul procedurii de examinare, Comisia nu ar trebui să adopte proiectul de act de punere în aplicare.
- (40) Comisia și-a exprimat intenția ca, având în vedere revizuirea planificată a Regulamentului (UE) 2016/796, să evalueze fezabilitatea și posibilele beneficii ale extinderii competenței ERA la capacitățile de infrastructură feroviară. Evaluarea ar putea include considerații privind utilizarea competențelor existente ale ERA în procesele de consultare la nivelul întregului sector, în special atunci când se stabilește legislația secundară, precum și un rol de sprijin în facilitarea monitorizării independente a performanței și o evaluare a implicațiilor bugetare.

---

<sup>12</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) Normele privind alocarea capacităților prevăzute în Directiva 2012/34/UE se înlocuiesc cu cele prevăzute în prezentul regulament. Prin urmare, în prezentul regulament ar trebui definite normele privind cooperarea dintre administratorii de infrastructură, normele privind cooperarea dintre organismele de reglementare din domeniul feroviar, cerințele referitoare la elementele din documentul de referință al rețelei care descriu natura infrastructurii feroviare aflate la dispoziția întreprinderilor feroviare, condițiile de acces la aceasta și principiile și criteriile de alocare a capacităților. Normele privind cooperarea și coordonarea, precum și elementele documentului de referință al rețelei, care nu sunt legate de gestionarea capacităților, nu ar trebui să fie afectate de prezentul regulament.
- (42) Evaluarea *ex post* a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 a concluzionat că impactul regulamentului respectiv 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 capacităților de infrastructură feroviară era încă ineficace din perspectivă transfrontalieră. Evaluarea respectivă a arătat, de asemenea, că gestionarea capacităților pe coridoarele de transport feroviar de marfă separat de restul rețelei nu este eficientă. Pentru exploatarea capacităților de infrastructură feroviară 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, după o perioadă de tranziție suficientă, Regulamentul (UE) nr. 913/2010 ar trebui să fie abrogat, iar dispozițiile Directivei 2012/34/UE referitoare la alocarea capacităților ar trebui să fie înlocuite cu prezentul regulament.

- (43) Pregătirea unui grafic 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 de reglementare ar trebui să înceapă în paralel cu aplicarea normelor în temeiul cadrului actual. Prin urmare, pe parcursul unei perioade de tranziție ar trebui să se aplice un regim dual, în care activitățile pregătitoare necesare pentru un grafic de circulație ar trebui să respecte cadrul de reglementare aplicabil graficului de circulație respectiv. Acordurile-cadru care au fost încheiate în temeiul cadrului actual ar trebui să poată fi aplicate în continuare până la expirarea lor.

- (44) În temeiul noului cadru de reglementare, activitățile pregătitoare în vederea unui grafic de circulație ar trebui să înceapă cu demararea etapei strategiei privind capacitatea cu cinci ani înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație respectiv. Acest interval de timp este coerent cu cel al acordurilor de natură contractuală încheiate între statul membru și administratorul de infrastructură, care includ structura plăților convenite pentru a oferi finanțare administratorului de infrastructură și care acoperă o perioadă de cel puțin cinci ani, astfel cum se prevede în Directiva 2012/34/UE. 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 simplificat 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 14 decembrie 2030. În vederea conformării cu noul cadru de reglementare, toate părțile interesate ar trebui să înceapă fără întârziere pregătirile necesare.

(45) Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>13</sup> stabilește măsuri pentru atingerea unui nivel ridicat de reziliență a entităților critice care furnizează servicii esențiale în Uniune. Administratorii de infrastructură care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament intră, în principiu, și în domeniul de aplicare al directivei respective. Directiva (UE) 2022/2557 impune entităților critice să ia măsuri de consolidare a rezilienței. Prezentul regulament impune, de asemenea, administratorilor de infrastructură să ia măsuri de consolidare a rezilienței în caz de perturbări ale rețelei și de situații de criză care afectează traficul feroviar. Măsurile de reziliență în temeiul prezentului regulament ar trebui să se aplice fără a aduce atingere Directivei (UE) 2022/2557 și în complementaritate cu aceasta. Administratorii de infrastructură trebuie să se asigure că își îndeplinesc și obligațiile care le revin în temeiul Directivei (UE) 2022/2557. În cazul în care administratorii de infrastructură au luat deja măsuri și au elaborat documente în temeiul prezentului regulament care sunt relevante pentru măsurile de consolidare a rezilienței în temeiul Directivei (UE) 2022/2557, aceștia ar trebui să poată utiliza măsurile și documentele respective pentru a îndeplini cerințele în ceea ce privește măsurile de reziliență în temeiul directivei respective.

---

<sup>13</sup> Directiva (UE) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului (JO L 333, 27.12.2022, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume gestionarea mai eficientă a capacităților de infrastructură feroviară și a traficului feroviar, îmbunătățind astfel calitatea serviciilor și permițând un trafic sporit pe rețeaua feroviară, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere efectele transfrontaliere ale acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta din urmă poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

# Capitolul I

## Dispoziții generale

### *Articolul 1*

#### *Obiect și domeniu de aplicare*

- (1) Prezentul regulament stabilește principiile, normele și procedurile aplicabile gestionării capacităților de infrastructură feroviară, gestionării traficului, gestionării crizelor și managementului performanței pentru serviciile de transport feroviar intern și internațional și coordonării între administratorii de infrastructură și alte părți interesate operaționale, precum și principiile, normele și procedurile aplicabile implementării instrumentelor digitale pentru sprijinirea proceselor de gestionare a capacităților și a traficului din prezentul regulament. Acesta stabilește, de asemenea, norme privind o rețea europeană de coordonare între administratorii de infrastructură și cu alte părți interesate relevante și privind supravegherea gestionării capacităților și a traficului.
- (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 respectiva directivă.
- (3) Articolele 2 și 3 din capitolul I și din capitolele II-V din prezentul regulament nu se aplică infrastructurii feroviare sau serviciilor de transport feroviar pe care un stat membru le-a exclus de la aplicarea capitolului IV din Directiva 2012/34/UE în conformitate cu articolul 2 alineatele (3), (3a), (4), (8) și (8a) din directiva respectivă în perioada de valabilitate a excluderilor relevante.

- (4) Prezentul regulament nu se aplică serviciilor de transport feroviar pe care un stat membru le-a exclus de la aplicarea capitolului IV din Directiva 2012/34/UE în conformitate cu articolul 2 alineatul (10) din directiva respectivă.
- (5) Prezentul regulament nu se aplică întreprinderilor sau operațiunilor de transport menționate la articolul 2 alineatul (9) din Directiva 2012/34/UE.
- (6) Prezentul regulament nu se aplică Ciprului și Maltei, atât timp cât pe teritoriile acestora nu există un sistem feroviar.
- (7) Prezentul regulament nu împiedică statele membre să adopte măsurile necesare pentru a proteja interese esențiale de securitate sau de apărare sau măsurile necesare pentru asigurarea accesului suficient al armatei la infrastructura feroviară, în special pentru instruire și operații militare, inclusiv tipurile de măsuri prevăzute la articolul 49 alineatul (1) literele (a)-(e).

## *Articolul 2*

### *Responsabilități și principii generale*

- (1) Prezentul regulament nu aduce atingere independenței administratorilor de infrastructură în ceea ce privește administrarea, prevăzută la articolul 4 din Directiva 2012/34/UE.
- (2) Fără a se aduce atingere articolului 7c din Directiva 2012/34/UE, administratorii de infrastructură sunt responsabili de gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și de gestionarea traficului feroviar.

În toate dispozițiile din prezentul regulament referitoare la alocarea capacităților de infrastructură feroviară, trimerile la un administrator de infrastructură se interpretează ca trimeri la organismul de alocare menționat la articolul 7a alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE.

- (3) Pentru a facilita furnizarea unor capacități de infrastructură feroviară și gestionarea traficului feroviar în interiorul Uniunii într-un mod eficient și eficace, administratorii de infrastructură menționați la articolul 58 alineatul (3) cooperează în cadrul Rețelei Europene a Administratorilor de Infrastructură (ENIM) menționată la articolul 7f din Directiva 2012/34/UE și în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament privind cooperarea.

- (4) În îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților care le revin în conformitate cu prezentul regulament, administratorii de infrastructură:
- (a) utilizează optim și efectiv infrastructura feroviară disponibilă printr-o planificare și o coordonare eficiente, cu scopul de a crește ponderea transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport, atât pentru serviciile de transport de călători, cât și pentru serviciile de transport de marfă, în conformitate cu obiectivele climatice ale Uniunii;
  - (b) maximizează valoarea pentru societate a serviciilor de transport feroviar facilitate de infrastructura feroviară din punct de vedere social, economic și al mediului;
  - (c) asigură gestionarea nediscriminatorie a capacităților de infrastructură feroviară și accesul echitabil și transparent la acestea, inclusiv în timpul lucrărilor de infrastructură feroviară, în vederea facilitării concurenței loiale și cu scopul de a garanta competitivitatea optimă a serviciilor de transport feroviar;
  - (d) facilitează un trafic feroviar neîntrerupt în mai multe rețele și peste granițe, prin depunerea de eforturi pentru eliminarea blocajelor și a obstacolelor operaționale;

- (e) asigură transparența cu privire la starea și disponibilitatea capacităților de infrastructură feroviară;
- (f) examinează și îmbunătățesc performanța infrastructurii feroviare în strânsă cooperare cu părțile interesate operaționale;
- (g) contribuie la implementarea și dezvoltarea spațiului feroviar unic european, îndeosebi prin norme și standarde tehnice și operaționale europene comune.

### *Articolul 3*

#### *Imparțialitatea administratorului de infrastructură în ceea ce privește gestionarea capacităților și a traficului, inclusiv planificarea întreținerii*

- (1) Administratorii de infrastructură îndeplinesc funcțiile de gestionare a capacităților și a traficului, inclusiv planificarea întreținerii, într-un mod echitabil, transparent și nediscriminatoriu. Persoanele responsabile cu luarea deciziilor cu privire la aceste funcții nu sunt afectate de niciun conflict de interese.
- (2) Administratorii de infrastructură respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate, în conformitate cu dreptul Uniunii și cu dreptul național, inclusiv, după caz, prin anonimizarea informațiilor partajate cu alte părți.

- (3) În ceea ce privește gestionarea traficului, administratorii de infrastructură se asigură că părțile interesate operaționale au acces deplin și în timp util la informațiile relevante în cazul unor perturbări care afectează părțile interesate respective. În cazul în care administratorul de infrastructură acordă acces la procesul de gestionare a traficului, accesul este acordat părții interesate operaționale vizate într-un mod echitabil, transparent și nediscriminatoriu.
- (4) În ceea ce privește gestionarea capacităților și planificarea pe termen lung a lucrărilor majore de întreținere, reînnoire și modernizare a infrastructurii feroviare, administratorul de infrastructură se consultă cu solicitanții, astfel cum sunt definiți la articolul 3 punctul 19 din Directiva 2012/34/UE, în conformitate cu prezentul regulament și ține seama în cea mai mare măsură posibilă de preocupările exprimate de solicitanții respectivi.

#### *Articolul 4*

##### *Orientări strategice și cerințe naționale*

- (1) 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. Respectivele orientări strategice, care sunt conforme cu prezentul regulament, respectă responsabilitățile operaționale ale administratorului de infrastructură, permițându-i acestuia să optimizeze utilizarea rețelei și să coordoneze în mod eficace atribuirea de capacitate pentru traficul transfrontalier. Acestea sunt furnizate în timp util, pentru ca administratorii de infrastructură să poată respecta termenele stabilite în anexa I la prezentul regulament, și pot acoperi sau conține în special:
- (a) obiectivele generale ale politicii feroviare naționale relevante pentru planificarea strategică a capacităților în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament;

- (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;
  - (c) cerințele și orientările generale privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară, pe care administratorul de infrastructură le ia în considerare în cadrul planificării strategice a capacităților, în special în legătură cu infrastructura feroviară foarte utilizată și saturată menționată la articolul 23 din prezentul regulament;
  - (d) o perspectivă asupra dezvoltării planificate a serviciilor de transport feroviar operate în temeiul obligațiilor de serviciu public, ținând seama, acolo unde este necesar, de opiniile autorităților regionale sau locale implicate.
- (2) Statele membre pot prevedea obligativitatea unuia sau mai multora dintre elementele de orientare menționate la prezentul alineat, impunând administratorilor de infrastructură:
- (a) să pună în aplicare modele specifice de grafice de circulație, cum ar fi orarele cadențate integrate, atât pentru serviciile de transport de marfă, cât și pentru serviciile de transport de călători;

- (b) să rezerve volume minime de capacități pentru tipurile de servicii de transport feroviar menționate la articolul 14, pentru a reflecta prioritățile lor în domeniul politicii transporturilor;
- (c) să planifice în prealabil capacitățile de infrastructură feroviară pe anumite tronsoane și noduri, în conformitate cu articolul 20 alineatul (5);
- (d) să reflecte prioritățile naționale în domeniul politicii transporturilor prin intermediul parametrilor naționali în metodologia de împărțire a capacităților în conformitate cu articolul 27 și prin intermediul parametrilor naționali în metodologia aferentă mecanismului formal de soluționare a conflictelor în conformitate cu articolul 39.

Astfel de cerințe nu angajează capacitatea disponibilă pentru niciun element de infrastructură feroviară într-o măsură care să priveze administratorul de infrastructură de o marjă operațională suficientă pentru a-și îndeplini toate sarcinile și responsabilitățile prevăzute la articolul 2 alineatul (4).

Furnizarea de servicii de transport feroviar pe baza unor modele specifice de grafice de circulație, cum ar fi orarele cadențate integrate, consultarea privind planificarea strategică a capacităților și alocarea drepturilor de capacitate necesare pentru astfel de servicii rămân deschise tuturor solicitanților și întreprinderilor feroviare în condiții echitabile, transparente și nediscriminatorii.

- (3) În cazul în care statele membre au adoptat orientări strategice și cerințe în temeiul alineatelor (1) și (2), acestea le furnizează într-un document unic și pun documentul respectiv la dispoziția publicului pe site-ul lor. ENIM pune la dispoziție linkurile către respectivele documente pe site-ul său.
- (4) Pentru a sprijini dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional de călători și de marfă, statele membre se coordonează în conformitate cu articolul 56 în vederea asigurării coerenței între orientările strategice și cerințele respective pe care le furnizează în temeiul prezentului articol.
- (5) 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 respectarea orientărilor strategice și a cerințelor privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară.

## *Articolul 5*

### *Definiții*

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 3 din Directiva 2012/34/UE.

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „forță majoră” înseamnă orice eveniment sau situație imprevizibilă, inevitabilă sau excepțională asupra căreia (căreia) partea interesată operațională nu are niciun control, 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 pentru partea interesată operațională, care s-a produs efectiv și poate fi verificată în mod obiectiv și care face imposibilă îndeplinirea de către partea interesată operațională, temporar sau permanent, a obligațiilor sale în conformitate cu prezentul regulament ori cu Directiva 2012/34/UE sau a obligațiilor sale contractuale;
2. „interoperabilitate” înseamnă interoperabilitate în sensul definiției de la articolul 2 punctul 2 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare) (JO L 138, 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

3. „parte interesată operațională” înseamnă un solicitant, o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură, o autoritate competentă astfel cum se menționează în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>15</sup>, operator de infrastructuri de servicii sau orice altă entitate direct implicată în operarea unui serviciu de transport feroviar;
4. „coordonator european” înseamnă coordonatorul desemnat în temeiul articolului 52 din Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și a Consiliului<sup>16</sup>;
5. „coridoare europene de transport” înseamnă coridoarele menționate la articolele 7 și 11 din Regulamentul (UE) 2024/1679 și în anexa III la regulamentul respectiv;
6. „acord-cadru” înseamnă un acord general obligatoriu din punct de vedere juridic, încheiat în temeiul dreptului public sau privat, care stabilește drepturile și obligațiile unui solicitant și ale administratorului de infrastructură cu privire la capacitățile de infrastructură feroviară care trebuie să fie alocate și la tarifarea care se aplică pe o durată care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;

---

<sup>15</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

<sup>16</sup> Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 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 L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

7. „alocare simultană a capacităților” înseamnă un proces prin care administratorii de infrastructură alocă capacități de infrastructură feroviară ca răspuns la un set de cereri de capacitate primite până la o anumită dată-limită și prin coordonarea acestor cereri pentru a asigura cea mai bună utilizare a infrastructurii feroviare și cea mai strânsă concordanță cu cererile;
8. principiul „primul sosit, primul servit” înseamnă un principiu de alocare a capacităților de infrastructură feroviară conform căruia prioritatea în procesul de alocare este acordată în ordinea cronologică a cererilor de capacitate;
9. „trasă” înseamnă capacitatea de infrastructură feroviară necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei în cursul unei perioade determinate, care este descrisă ca o rută exactă cu orarul trenului respectiv, incluzând punctul de plecare și punctul de destinație, ora și ziua de intrare, ora și ziua de ieșire, precum și orice punct de oprire și orele de plecare aferente;
10. „specificație de capacitate” înseamnă un drept de capacitate care precizează caracteristicile comerciale și operaționale ale capacităților de infrastructură feroviară relevante pentru solicitantul în cauză și care oferă administratorului de infrastructură suficiente informații pentru pregătirea de trase specifice care respectă aceste caracteristici;

11. „serviciu de transport feroviar multirețea” înseamnă un serviciu de transport feroviar de marfă sau de călători, intern sau internațional, care este operat în două sau mai multe rețele gestionate de administratori de infrastructură diferiți; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele secțiuni pot avea origini sau destinații diferite;
12. „drept de capacitate multirețea” înseamnă totalitatea drepturilor de capacitate care permit furnizarea unui serviciu de transport feroviar multirețea;
13. „împărțirea capacităților de infrastructură feroviară” înseamnă atribuirea unor cote din capacitatea disponibilă totală a unui element de infrastructură feroviară diferitelor tipuri de servicii de transport feroviar și restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură feroviară;
14. „grafic de circulație” înseamnă datele actualizate în permanență care definesc toate deplasările planificate ale trenurilor și ale materialului rulant care vor avea loc pe infrastructura feroviară relevantă, exprimate prin drepturile de capacitate alocate, pe parcursul unei perioade de valabilitate a graficului de circulație;
15. „perioadă de valabilitate a graficului de circulație” înseamnă perioada în care este valabil un anumit grafic de circulație;
16. „lucrare de infrastructură feroviară” înseamnă o intervenție asupra infrastructurii feroviare în scopul dezvoltării, întreținerii, reînnoirii sau modernizării infrastructurii feroviare, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctele 2a, 2c, 2d și, respectiv, 2e din Directiva 2012/34/UE;

17. „organism de reglementare” înseamnă organismul de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE;
18. „incident” înseamnă orice eveniment sau serie de evenimente care au aceeași origine și care cauzează perturbări ale traficului feroviar;
19. „tronsoane și noduri” înseamnă o reprezentare a rețelei feroviare sub forma unui grafic compus din noduri conectate prin tronsoane care este structurat într-un mod care permite luarea în considerare a caracteristicilor relevante ale cererii și ofertei de capacități de infrastructură feroviară, în special în scopul planificării strategice a capacităților;
20. „model specific de orar” înseamnă o anumită modalitate de organizare a traselor într-un orar, inclusiv pentru traficul multirețea, în vederea urmării unor obiective de politică specifice;
21. „transporturi excepționale” înseamnă transporturi excepționale astfel cum sunt definite în apendicele J la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei<sup>17</sup>;
22. „orar cadentat” înseamnă un model specific de orar conceput pentru a reproduce serviciile de transport feroviar la intervale regulate și coerente și pentru a combina trase pe tronsoanele și nodurile unei rețele sau ale unei părți a unei rețele, luând în considerare, după caz, legăturile și durata transferurilor între servicii;

---

<sup>17</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE (JO L 139I, 27.5.2019, p. 5, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/773/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj)).

23. „element de infrastructură feroviară” înseamnă o porțiune de linie de cale ferată din rețea care este identificată de administratorul de infrastructură în scopul aplicării unor dispoziții specifice din prezentul regulament;
24. „restricție de capacitate” înseamnă reducerea capacității sau reducerea performanței infrastructurii feroviare sub valorile de proiectare, din motive care țin sau nu de voința administratorului de infrastructură, cum ar fi lucrările de infrastructură feroviară, degradarea activelor sau fenomenele meteorologice extreme.

## **Capitolul II**

### **Gestionarea capacităților de infrastructură feroviară**

#### **SECȚIUNEA 1**

##### **PRINCIPII GENERALE PENTRU GESTIONAREA CAPACITĂȚILOR DE INFRASTRUCTURĂ FEROVIARĂ**

###### *Articolul 6*

###### *Gestionarea capacităților*

- (1) Administratorii de infrastructură gestionează capacitățile de infrastructură feroviară printr-un proces de planificare și alocare care cuprinde trei etape:
- (a) planificarea strategică a capacităților, astfel cum se menționează în secțiunea 2;

- (b) programarea și alocarea capacităților de infrastructură feroviară, astfel cum se menționează în secțiunea 3;
  - (c) adaptarea și reprogramarea capacităților alocate, astfel cum se menționează în secțiunea 4.
- (2) În plus față de conținutul prevăzut în anexa IV la Directiva 2012/34/UE, administratorii de infrastructură includ în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din directiva respectivă:
- (a) o secțiune privind infrastructura feroviară pusă la dispoziția întreprinderilor feroviare;
  - (b) o secțiune privind gestionarea capacităților;
  - (c) o secțiune privind operațiunile, inclusiv gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor; și
  - (d) o secțiune privind managementul performanței, în conformitate cu anexa V la prezentul regulament.
- (3) Procesul decizional privind gestionarea capacităților menționat la alineatul (1) de la prezentul articol, care include atât definirea, cât și evaluarea disponibilității și alocarea drepturilor de capacitate, reprezintă o funcție esențială a administratorului de infrastructură în sensul articolului 3 punctul 2f din Directiva 2012/34/UE. Dispozițiile privind funcțiile esențiale prevăzute în directiva menționată se aplică procesului decizional privind gestionarea capacităților.

## *Articolul 7*

### *Cadrul european de gestionare a capacităților*

- (1) Până la ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ENIM elaborează și adoptă un „cadru european de gestionare a capacităților” în conformitate cu dispozițiile articolului 4 și ale capitolului II, care stabilește instrumente, metodologii și modalități procedurale comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și de coordonare între administratorii de infrastructură și alte părți interesate operaționale. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de aceste instrumente, metodologii și modalități procedurale comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară.
- (2) La elaborarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE și la articolul 6 alineatul (2) din prezentul regulament, administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de cadrul european de gestionare a capacităților. În documentul de referință al rețelei, aceștia explică motivul oricărei abateri de la instrumentele, metodologiile și modalitățile procedurale comune stabilite în cadrul european de gestionare a capacităților.

- (3) ENIM publică un proiect de cadru european de gestionare a capacităților în vederea consultării Platformei feroviare europene (denumită în continuare „ERP”) și a părților interesate operaționale. ERP și părțile interesate operaționale pot transmite răspunsurile la consultare în termen de trei luni de la publicarea proiectului respectiv.
- (4) Până la ... [12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ENIM prezintă Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (denumită în continuare „ENRRB”) proiectul final de cadru european de gestionare a capacităților. În termen de trei luni de la primirea proiectului elaborat de ENIM, ENRRB transmite către ENIM o recomandare privind cadrul european de gestionare a capacităților. ENIM ține seama în cea mai mare măsură posibilă de această recomandare atunci când adoptă cadrul european de gestionare a capacităților.
- (5) Cadrul european de gestionare a capacităților include cel puțin elementele enumerate în anexa III și este actualizat atunci când este necesar pentru a ține seama de experiența părților interesate operaționale, precum și de activitățile ENIM. La actualizarea cadrului european de gestionare a capacităților, ENIM se consultă cu ERP și cu părțile interesate operaționale și transmite ENRRB proiectul final în vederea obținerii unei recomandări, în conformitate cu alineatele (3) și (4) de la prezentul articol.

- (6) Atunci când își exercită competențele în legătură cu documentul de referință al rețelei în conformitate cu articolul 56 alineatele (1) și (2) din Directiva 2012/34/UE, organismul de reglementare ține seama de recomandarea privind cadrul european de gestionare a capacităților adoptată de ENRRB, în conformitate cu alineatul (4) de la prezentul articol și fără a aduce atingere principiului independenței organismelor de reglementare.
- (7) Comisia este împuternicită, în conformitate cu articolul 74, să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească cadrul european de gestionare a capacităților, astfel cum este menționat la alineatul (1) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 76 alineatul (2).

### *Articolul 8*

#### *Solicitanții*

- (1) Solicitanții depun cereri de utilizare a capacităților de infrastructură feroviară. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură feroviară, solicitanții care nu sunt întreprinderi feroviare desemnează o întreprindere feroviară. Întreprinderea feroviară încheie un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2012/34/UE. Încheierea unui astfel de acord de către întreprinderea feroviară nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri-cadru cu administratorii de infrastructură în temeiul articolului 33 din prezentul regulament.

- (2) Administratorul de infrastructură poate impune anumite cerințe solicitanților pentru a se asigura că așteptările sale legitime în ceea ce privește veniturile viitoare și utilizarea viitoare a infrastructurii feroviare sunt protejate. Respectivle cerințe sunt adecvate, transparente și nediscriminatorii. Cerințele pot include doar furnizarea unei garanții financiare care nu depășește un nivel adecvat, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de a pregăti oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură feroviară. Cerințele respective sunt specificate în documentul de referință al rețelei în conformitate cu anexa V punctul 2 litera (c).
- (3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile criteriilor care trebuie să fie urmate în vederea aplicării alineatului (2) de la prezentul articol. Respectivle acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 76 alineatul (2).

#### *Articolul 9*

##### *Gestionarea capacităților de infrastructură feroviară*

- (1) Administratorii de infrastructură se asigură că capacitățile de infrastructură feroviară sunt gestionate în toate etapele procesului de gestionare a capacităților menționat la articolul (6) din prezentul regulament în conformitate cu principiile prevăzute la articolul 26 din Directiva 2012/34/UE și la articolul 2 din prezentul regulament.

- (2) Atunci când iau decizii cu privire la capacitățile de infrastructură feroviară, administratorii de infrastructură iau în considerare orientările strategice și cerințele naționale privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară furnizate de statele membre în conformitate cu articolul 4, în cazul în care statele membre au furnizat astfel de orientări și cerințe. Planificarea și alocarea capacităților respectă proceduri echitabile, transparente și nediscriminatorii.
- (3) Administratorii de infrastructură planifică și alocă în cea mai mare măsură posibilă capacitățile, implicând solicitanții în cauză și căutând soluții compatibile cu nevoile de capacități și cererile de drepturi de capacitate ale solicitanților, asigurând, în același timp, utilizarea optimă a infrastructurii feroviare în rețeaua în cauză.

### *Articolul 10*

#### *Informare privind capacitățile de infrastructură feroviară*

- (1) Administratorii de infrastructură furnizează solicitanților și organismelor de reglementare și, după caz, altor părți interesate operaționale, informații exacte și actualizate cu privire la disponibilitatea capacităților de infrastructură feroviară 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.

Administratorii de infrastructură publică fără întârziere orice actualizare a planului de furnizare a capacităților menționat la articolul 20 și a graficului de circulație menționat la articolul 32.

- (2) Administratorii de infrastructură publică informațiile menționate la alineatul (1) de la prezentul articol în conformitate cu articolul 66 alineatul (5).
- (3) La cererea solicitanților, administratorii de infrastructură furnizează informațiile menționate la alineatul (1) pe baza specificațiilor concrete ale nevoilor comerciale și operaționale („evaluări ale fezabilității”). Pentru serviciile transfrontaliere, administratorii de infrastructură primesc și răspund la astfel de cereri într-un singur loc și printr-o singură operațiune sau prin intermediul unei interfețe unice.

### *Articolul 11*

#### *Restricții de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură feroviară și a infrastructurii feroviare degradate*

- (1) Fără a se aduce atingere articolelor 7, 7a, 7c și 7e din Directiva 2012/34/UE, administratorii de infrastructură feroviară 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 feroviară, administratorul de infrastructură furnizează o prezentare a modificărilor respective și a impactului probabil al acestora în documentul de referință al rețelei.

- (2) Atunci când planifică lucrările de infrastructură feroviară, administratorul de infrastructură acționează în conformitate cu articolul 2 alineatul (4) și cu articolul 3.

În special, administratorul de infrastructură ia în considerare în mod echilibrat impactul lucrărilor de infrastructură feroviară asupra propriei gestionări a activelor și a propriei situații financiare, precum și impactul operațional și financiar estimat asupra tuturor solicitanților vizati.

- (3) Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la lucrările de infrastructură feroviară 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 57 din prezentul regulament.

- (4) Administratorul de infrastructură planifică, informează și se consultă cu solicitanții cu privire la restricțiile de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură feroviară cu suficient timp înainte, având în vedere impactul estimat asupra întreprinderilor feroviare. În acest scop, administratorii de infrastructură respectă calendarul și cerințele prevăzute în secțiunea 3 din anexa I.

- (5) În ceea ce privește restricțiile de capacitate cu un impact major în sensul secțiunii 3 punctul 1 din anexa I, solicitanții pot cere administratorului de infrastructură să furnizeze o planificare alternativă pentru restricția de capacitate respectivă în vederea identificării și a selectării unei opțiuni care să țină seama de impactul asupra solicitanților și a administratorilor de infrastructură într-un mod echilibrat. Administratorul de infrastructură furnizează solicitanților respectivi o planificare orientativă a capacităților alternative disponibile în timpul restricției de capacitate.

Planificarea orientativă vizează atât ruta afectată, cât și rutele alternative, atunci când există asemenea rute alternative, inclusiv în alte rețele, și se reflectă în modelul de capacitate menționat la articolul 19 și în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20.

- (6) Administratorii de infrastructură iau în considerare și atenuează impactul lucrărilor de infrastructură feroviară asupra traficului transfrontalier. Administratorii de infrastructură se coordonează, în conformitate cu articolul 55, cel puțin în ceea ce privește toate lucrările de infrastructură feroviară la liniile feroviare care fac parte din coridoarele europene de transport și orice alte lucrări de infrastructură feroviară cu impact transfrontalier semnificativ.

Coordonarea abordează în special optimizarea calendarului lucrărilor de infrastructură feroviară și furnizarea de capacități alternative pe ruta afectată și pe rutele alternative, astfel cum se menționează la alineatul (5) al doilea paragraf, ținând seama de nevoile operaționale și comerciale ale solicitanților.

- (7) Reducerea capacității sau a performanței infrastructurii feroviare sub valorile de proiectare ca urmare a degradării activelor, cum ar fi reducerea vitezei permise sau a sarcinii pe osie, sunt, de asemenea, considerate restricții de capacitate. Astfel de restricții de capacitate nu dau naștere unor penalități în temeiul articolului 42, cu excepția cazului în care acest lucru cauzează o modificare a caracteristicilor unui drept de capacitate alocat necunoscută solicitantului la momentul alocării, iar această modificare este clasificată ca semnificativă, în conformitate cu articolul 41 alineatul (6). Acestor restricții de capacitate li se aplică obligațiile de informare prevăzute la articolul 10.
- (8) Administratorii de infrastructură publică informații și se consultă cu solicitanții, cât mai curând posibil, cu privire la restricțiile temporare de capacitate planificate, la impactul acestora asupra capacităților disponibile în scopuri comerciale și asupra capacităților alternative.
- (9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a modifica secțiunea 3 din anexa I în cazul în care elementele stabilite în aceasta s-au dovedit ineficiente sau au condus la dificultăți majore de punere în aplicare sau în cazul în care sectorul a elaborat bune practici noi și acceptate pe scară largă, în vederea reducerii în continuare a impactului restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură feroviară asupra traficului feroviar și a sarcinii administrative pentru administratorii de infrastructură, ținând seama, în același timp, de considerentele de planificare, operaționale, tehnice și comerciale ale părților interesate în cauză și de experiența și avizele ENIM.

## *Articolul 12*

### *Refuzul sau retragerea drepturilor de capacitate din motive de ordine publică sau de siguranță publică*

- (1) Un stat membru poate impune administratorului de infrastructură să refuze acordarea sau să retragă drepturile de capacitate unui solicitant în cazul în care autoritățile competente ale statului membru respectiv stabilesc că acordarea unor astfel de drepturi solicitantului respectiv implică un risc substanțial și grav pentru ordinea publică sau siguranța publică, inclusiv pentru securitatea națională și apărarea statului membru respectiv. Orice astfel de decizie este justificată în mod corespunzător, strict necesară și proporțională cu obiectivul urmărit.
- (2) Fără a aduce atingere confidențialității informațiilor clasificate, în termen de 10 zile de la adoptarea unei decizii în temeiul alineatului (1), statele membre informează Comisia, organismul de reglementare și, în cazul drepturilor de capacitate multirețea, celelalte state membre în cauză cu privire la adoptarea unei astfel de decizii și la motivele care stau la baza acesteia. Statele membre revizuiesc periodic orice astfel de decizie.
- (3) În cazul în care un stat membru își exprimă îngrijorarea cu privire la o decizie adoptată de un alt stat membru în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, statele membre în cauză se coordonează între ele în conformitate cu articolul 56.
- (4) În cazul drepturilor de capacitate multirețea, un stat membru în cauză poate solicita o recomandare din partea Comisiei cu privire la decizia adoptată de un alt stat membru în temeiul alineatului (1).

## SECȚIUNEA 2

### PLANIFICAREA STRATEGICĂ A CAPACITĂȚILOR

#### *Articolul 13*

#### *Planificarea strategică a capacităților*

- (1) Planificarea strategică a capacităților include toate activitățile prevăzute la articolele 14-27.
- (2) Planificarea strategică a capacităților are ca rezultat următoarea succesiune de documente de planificare care oferă din ce în ce mai multe informații cu privire la capacitățile disponibile:
  - (a) strategia privind capacitatea menționată la articolul 18;
  - (b) modelul de capacitate menționat la articolul 19;
  - (c) planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20.

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

Documentele elaborate în temeiul primului paragraf literele (a), (b) și (c) se pun la dispoziție de către administratorul de infrastructură în cel puțin două dintre limbile oficiale ale instituțiilor Uniunii.

- (3) Administratorii de infrastructură adoptă documentele de planificare ca bază pentru următoarea etapă a procesului de planificare.
- (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a modifica:
- (i) părți din conținutul detaliat al strategiei privind capacitatea, al modelului de capacitate și al planului de furnizare a capacităților prevăzut în secțiunea 1 din anexa I; și
  - (ii) termenele stabilite în secțiunea 2 din anexa I;

în cazul în care aceste elemente s-au dovedit ineficiente sau au condus la dificultăți majore de punere în aplicare sau în cazul în care sectorul feroviar a elaborat bune practici noi și acceptate pe scară largă, 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 și avizele ENIM, ale solicitanților, ale organismelor de reglementare și ale ENRRB în ceea ce privește punerea în aplicare a secțiunilor 1 și 2 din anexa I.

- (5) Planificarea strategică a capacităților nu implică acordarea de drepturi de capacitate solicitanților individuali în conformitate cu articolul 28.

## *Articolul 14*

### *Cerințe generale pentru planificarea strategică a capacităților*

- (1) Administratorii de infrastructură iau în considerare într-un mod echitabil, transparent și nediscriminatoriu toate tipurile de servicii de transport feroviar pentru care pot primi cereri de capacitate, indiferent de volumul lor, de dimensiunea pieței din aval, de stabilitatea dintre graficele de circulație consecutive, de regularitatea sau frecvența dintr-o anumită perioadă de valabilitate a graficului de circulație.
- (2) În cadrul planificării strategice a capacităților, în special în modelul de capacitate menționat la articolul 19 și în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20, administratorii de infrastructură diferențiază cel puțin următoarele tipuri de servicii de transport feroviar:
  - (a) servicii de transport de marfă;
  - (b) servicii de transport interurban de călători (de lung parcurs);
  - (c) servicii de transport urban și regional de călători.

Dacă este necesar, în lumina experienței dobândite în punerea în aplicare a prezentului regulament și în vederea sprijinirii coerenței transfrontaliere a procesului de planificare strategică, ENIM, în consultare cu părțile interesate operaționale și cu ERP, poate elabora o listă armonizată mai detaliată, care să facă o diferențiere suplimentară între tipurile de servicii de transport feroviar. Lista respectivă este inclusă în cadrul european de gestionare a capacităților.

- (3) În cadrul planificării strategice a capacităților, în special în modelul de capacitate menționat la articolul 19 și în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20, administratorii de infrastructură indică capacitățile planificate în prealabil adecvate pentru furnizarea de servicii de transport feroviar multirețea.
- (4) Planificarea strategică a capacităților ia în considerare, de asemenea:
- (a) structura și evoluțiile cererii de capacități de infrastructură feroviară, astfel cum au fost observate în cadrul alocării capacităților în perioadele anterioare de valabilitate ale graficului de circulație și în cadrul monitorizării pieței menționată la articolul 15 din Directiva 2012/34/UE;
  - (b) evoluția preconizată a nevoilor de transport și a cererii rezultate de servicii de transport feroviar și de capacități de infrastructură feroviară, astfel cum au fost identificate prin analiza menționată la articolul 17 din prezentul regulament;
  - (c) anunțurile privind nevoile de capacități din partea solicitanților și contribuția rezultată din consultarea cu părțile interesate operaționale în conformitate cu articolul 15 din prezentul regulament;
  - (d) dezvoltarea preconizată sau planificată a capacităților de infrastructură feroviară, în special astfel cum sunt identificate în strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE și în planul de afaceri al administratorului de infrastructură menționat la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE;

- (e) lucrările de infrastructură feroviară planificate care se preconizează că vor afecta rețeaua;
- (f) caracteristicile diferitelor piețe de transport feroviar, în special în ceea ce privește:
  - (i) viteza;
  - (ii) frecvența;
  - (iii) toleranța pentru abaterile de la trasa alocată;
  - (iv) posibilitatea de a redirecționa, de a reprograma sau de a înlocui serviciile cu alte moduri de transport în cazul unor perturbări ale rețelei;
  - (v) volatilitatea cererii de transport feroviar și, în consecință, necesitatea de a planifica serviciile de transport feroviar într-un orizont de timp diferit.
- (5) Planificarea strategică a capacităților reflectă capacitățile alocate prin acorduri-cadru și prin planificarea continuă.
- (6) Planificarea strategică a capacităților vizează tronsoanele și nodurile care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și din rețeaua TEN-T centrală extinsă, astfel cum sunt identificate în anexa I la Regulamentul (UE) 2024/1679. Administratorii de infrastructură pot decide să includă în planificarea strategică a capacităților și alte tronsoane și noduri ale rețelei pe care o administrează. Statele membre pot prevedea, în conformitate cu orientările lor strategice menționate la articolul 4, ca administratorii de infrastructură să efectueze planificarea strategică a capacităților pe alte tronsoane și noduri ale rețelei administrate de respectivii administratori de infrastructură.

Planificarea strategică a capacităților se efectuează la un nivel suficient de detaliat pentru a permite planificarea capacităților rețelei. În acest scop, rețeaua este reprezentată de tronsoane și noduri care permit luarea în considerare a caracteristicilor relevante ale cererii și ofertei de capacitate.

Statele membre însărcinează administratorii de infrastructură să indice respectivele tronsoane și noduri în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.

- (7) În scopul planificării strategice a capacităților, administratorii de infrastructură întocmesc o hartă a rutelor strategice în ceea ce privește tronsoanele și nodurile care stabilește următoarele:
- (a) acoperirea geografică a strategiei privind capacitatea menționate la articolul 18, a modelului de capacitate menționat la articolul 19 și a planului de furnizare a capacităților menționat la articolul 20;
  - (b) liniile alternative avute în vedere în cazul restricțiilor de capacitate menționate la articolul 11 și în contextul planificării pentru situații de urgență menționate la articolul 21.

Statele membre se asigură că harta rutelor strategice este pusă la dispoziția publicului și inclusă în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.

- (8) Planificarea strategică a capacităților acoperă o perioadă care începe cu cinci ani înainte de modificarea graficului de circulație la care se referă. Administratorii de infrastructură pot prelungi perioada la mai mult de cinci ani, în special pentru a sprijini dezvoltarea infrastructurii în cadrul strategiei indicative de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționate la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE.
- (9) Administratorii de infrastructură reexaminează și actualizează rezultatele planificării strategice a capacităților, luând în considerare în special următoarele:
- (a) dezvoltarea infrastructurii feroviare;
  - (b) modificările cererii de pe piață privind capacități de infrastructură feroviară, inclusiv prin anunțuri privind nevoile de capacități;
  - (c) rezultatele proceselor de alocare stabilite în secțiunile 3 și 4 din prezentul capitol în perioadele anterioare de valabilitate ale graficului de circulație, inclusiv gradul de utilizare a capacităților de infrastructură feroviară de către solicitanți;
  - (d) informațiile obținute ca urmare a gestionării traficului efectuate în conformitate cu capitolul III;
  - (e) rezultatul gestionării perturbărilor și a crizelor efectuate în conformitate cu capitolul III;
  - (f) rezultatele evaluării performanței în conformitate cu capitolul IV.

- (10) ENIM elaborează și include în cadrul european de gestionare a capacităților orientări care stabilesc instrumente, metodologii și modalități procedurale comune pentru planificarea strategică a capacităților.
- (11) Administratorii de infrastructură țin seama 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 instrumentele, metodologiile și modalitățile procedurale comune stabilite în orientări.

#### *Articolul 15*

##### *Consultarea cu părțile interesate cu privire la planificarea strategică a capacităților*

- (1) În conformitate cu articolul 7e din Directiva 2012/34/UE, administratorii de infrastructură se consultă cu toate părțile interesate operaționale, inclusiv cu cele care operează servicii de transport feroviar multirețea, referitor la planificarea strategică a capacităților, inclusiv la documentele de planificare menționate la articolul 13 alineatul (2) din prezentul regulament, în conformitate cu calendarul prevăzut în secțiunea 2 din anexa I la acesta.
- (2) În scopul consultării cu părțile interesate operaționale care operează servicii de transport feroviar multirețea, administratorii de infrastructură se coordonează între ei în conformitate cu articolul 55 și, în ceea ce privește chestiunile europene și transfrontaliere, cu articolul 57.

## Articolul 16

### *Coordonarea planificării strategice a capacităților între administratorii de infrastructură*

- (1) Administratorii de infrastructură își coordonează, atunci când este relevant, activitățile legate de planificarea strategică a capacităților în conformitate cu articolul 55.

Coordonarea asigură în special:

- (a) coerența planificării strategice la nivelul tuturor rețelelor vizate, în special în ceea ce privește strategia privind capacitatea, modelul de capacitate și planul de furnizare a capacităților, planificarea lucrărilor de infrastructură feroviară și planificarea pentru situații de urgență;
- (b) luarea în considerare în mod corespunzător a nevoilor de capacități pentru serviciile de transport feroviar multirețea în strategia privind capacitatea, în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților;
- (c) o examinare a performanței planificării strategice a capacităților și a rezultatelor acesteia în conformitate cu capitolul IV;
- (d) implicarea tuturor părților interesate operaționale și, după caz, a ERP, a organismelor de reglementare și a ENRRB, a coordonatorilor europeni și a autorităților statelor membre și, dacă este necesar, a altor părți interesate.

- (2) Solicitanții au dreptul de a adresa ENIM preocupările lor cu privire la documentele de planificare menționate la articolul 13 alineatul (2). ENIM poate adopta un aviz sau o recomandare cu privire la aceste preocupări și informează ENRRB.
- (3) Administratorii de infrastructură iau în considerare orice recomandare adoptată de ENIM în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care administratorii de infrastructură nu respectă recomandarea, aceștia explică motivele pentru care nu o respectă în documentele de planificare.
- (4) ENRRB monitorizează procesul de coordonare și punerea în aplicare a acestuia. ENRRB informează Comisia cu privire la opiniile sale în ceea ce privește necesitatea de a remedia eventualele deficiențe ale procesului de coordonare.

#### *Articolul 17*

##### *Analiza evoluțiilor preconizate ale pieței transporturilor*

- (1) Administratorii de infrastructură 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.
- (2) Coordonatorul rețelei desfășoară periodic un studiu al pieței transporturilor în ceea ce privește evoluțiile rețelei și ale pieței pentru serviciile de transport feroviar transfrontalier. Coordonatorul rețelei examinează și actualizează studiul după necesități și, în orice caz, cel puțin o dată la cinci ani. Rezultatele studiului de piață sunt puse la dispoziția publicului.

- (3) Analiza pieței transporturilor în sensul alineatului (1) de la prezentul articol și studiul pieței transporturilor menționat la alineatul (2) de la prezentul articol contribuie în special la planificarea strategică a capacităților menționată la articolul 4, la împărțirea capacităților de infrastructură feroviară menționată la articolul 27 și la alocarea capacităților pe baza mecanismului formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 39.

Administratorii de infrastructură iau în considerare analiza pieței transporturilor în sensul alineatului (1) și studiul de piață menționat la alineatul (2) pentru a-și fundamenta strategia de afaceri generală, gestionarea capacităților și a situațiilor de urgență, precum și deciziile de investiții.

### *Articolul 18*

#### *Strategia privind capacitatea*

- (1) Administratorul de infrastructură adoptă o strategie privind capacitatea în care sunt expuse așteptările cu privire la evoluțiile viitoare ale cererii și ofertei de capacități de infrastructură feroviară și viziunea sa referitoare la modul de adaptare la aceste evoluții.

Strategia privind capacitatea servește drept bază pentru comunicarea, consultarea și coordonarea dintre părțile interesate operaționale.

- (2) Strategia privind capacitatea conține informațiile enumerate în secțiunea 1 din anexa I.
- (3) Administratorul de infrastructură elaborează, publică și, dacă este cazul, actualizează strategia privind capacitatea în conformitate cu calendarul și conținutul prevăzute în secțiunea 2 din anexa I.

### *Articolul 19*

#### *Modelul de capacitate*

- (1) Administratorul de infrastructură stabilește un model de capacitate care perfecționează strategia privind capacitatea pe baza rezultatelor consultării cu părțile interesate operaționale menționate la articolul 15 și a activităților de consultare și de coordonare menționate la articolul 16, inclusiv sub forma anunțului privind nevoile de capacități menționat la articolul 14 alineatul (4) litera (c).

Modelul de capacitate sprijină o analiză echilibrată a nevoilor de capacități ale diferitelor segmente ale serviciilor de transport feroviar și a nevoilor administratorilor de infrastructură de a menține, reînnoi și dezvolta infrastructura feroviară, inclusiv modernizarea infrastructurii feroviare existente și construirea de noi infrastructuri feroviare. Acesta servește drept bază pentru comunicare, consultare și coordonarea planificării strategice a capacităților între părțile interesate operaționale.

- (2) Modelul de capacitate conține informațiile enumerate în secțiunea 1 din anexa I. Administratorii de infrastructură pregătesc 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 calendarul prevăzut în secțiunea 2 din anexa I. Obligația de a actualiza modelul de capacitate nu se aplică în cazul în care planul de furnizare a capacităților pentru aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație a fost publicat.
- (3) Administratorul de infrastructură are dreptul, în limite rezonabile, să propună un model de capacitate care diferă de contribuțiile primite în cadrul consultării cu solicitanții. Administratorul de infrastructură stabilește limitele aplicabile în documentul de referință al rețelei. ENIM elaborează orientări privind aceste limite și le include în cadrul european de gestionare a capacităților.
- (4) În cazul în care administratorul de infrastructură nu poate pregăti un model de capacitate în limitele menționate la alineatul (3) de la prezentul articol, acesta împarte capacitățile de pe elementul de infrastructură feroviară respectiv în conformitate cu articolul 27.
- (5) După caz, administratorii de infrastructură se coordonează în conformitate cu articolul 16 pentru a se asigura că rezultatele împărțirii capacităților sunt coerente și pentru a asigura servicii multirețea neîntrerupte.

- (6) Administratorii de infrastructură documentează și, după caz, justifică orice divergență substanțială între modelul de capacitate și strategia privind capacitatea referitoare la aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație.

## *Articolul 20*

### *Planul de furnizare a capacităților*

- (1) Administratorul de infrastructură stabilește un plan de furnizare a capacităților care perfecționează modelul de capacitate pe baza consultării cu solicitanții menționate la articolul 15, inclusiv sub forma anunțurilor privind nevoile de capacități menționate la articolul 14 alineatul (4) litera (c), și a coordonării dintre administratorii de infrastructură menționate la articolul 16.

Planul de furnizare a capacităților constituie baza pentru alocarea capacităților. În conformitate cu cerințele prevăzute în secțiunile 1 și 2 din anexa I, acesta furnizează informații cuprinzătoare cu privire la:

- (a) capacitățile de infrastructură feroviară disponibile pentru a fi alocate solicitanților;
- (b) capacitățile de infrastructură feroviară care nu sunt disponibile pentru alocare.

Planul de furnizare a capacităților conține informațiile enumerate în secțiunea 1 din anexa I.

- (2) Administratorii de infrastructură pregătesc planul de furnizare a capacităților în conformitate cu rezultatele procesului de planificare strategică a capacităților menționat la articolele 13-19 și în conformitate cu calendarul prevăzut în secțiunea 2 din anexa I.
- (3) Administratorii de infrastructură publică planul de furnizare a capacităților pentru fiecare perioadă de valabilitate a graficului de circulație cel târziu până la termenul stabilit în secțiunea 2 din anexa I și îl actualizează în permanență până la sfârșitul perioadei de valabilitate a graficului de circulație la care se referă planul respectiv. Planul de furnizare a capacităților este prevăzut pentru fiecare zi a perioadei de valabilitate a graficului de circulație în cauză.
- (4) Administratorii de infrastructură documentează și, după caz, justifică orice divergență substanțială între planul de furnizare a capacităților și modelul de capacitate referitor la aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație.
- (5) În planul de furnizare a capacităților, administratorii de infrastructură pot preciza capacitățile de infrastructură feroviară 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 22. Caracteristicile, normele și procesele de alocare specificate sunt luate în considerare la alocarea capacităților planificate în prealabil.

- (6) Capacitățile planificate în prealabil sunt prezentate în planul de furnizare a capacităților sub formă de obiecte de planificare a capacităților, astfel cum sunt menționate la articolul 22, care specifică volumul și caracteristicile capacităților și care sunt legate de normele și procesele de alocare prin care sunt puse la dispoziție astfel de capacități.
- (7) Administratorul de infrastructură are dreptul, în limite rezonabile, să propună un plan de furnizare a capacităților care diferă de contribuțiile primite în cadrul consultării cu solicitantii. Administratorul de infrastructură stabilește limitele aplicabile în documentul de referință al rețelei. ENIM elaborează orientări privind aceste limite și le include în cadrul european de gestionare a capacităților.
- (8) În cazul în care administratorul de infrastructură nu poate pregăti un plan de furnizare a capacităților în limitele menționate la alineatul (7) de la prezentul articol, acesta împarte capacitățile de pe elementul de infrastructură feroviară respectiv în conformitate cu articolul 27.
- (9) După caz, administratorii de infrastructură se coordonează în conformitate cu articolul 16 pentru a se asigura că rezultatele împărțirii capacităților sunt coerente și pentru a asigura servicii multirețea neîntrerupte.
- (10) Administratorul de infrastructură prezintă organismului de reglementare proiectul de plan de furnizare a capacităților, pentru control, după care organismul de reglementare analizează acest plan și poate lua o decizie prin care să impună administratorului de infrastructură să modifice planul de furnizare a capacităților în cazul în care concluzia analizei este că planul respectiv nu respectă prezentul regulament sau Directiva 2012/34/UE ori principiile transparenței și nediscriminării, în conformitate cu termenii menționate în secțiunea 2 din anexa I la prezentul regulament.

După caz, organismele de reglementare se coordonează cu alte organisme de reglementare.

- (11) ENIM elaborează orientări și le include în cadrul european de gestionare a capacităților, stabilind următoarele:
- (a) mijloacele de publicare a planului de furnizare a capacităților, inclusiv serviciile, instrumentele, funcțiile și interfețele digitale;
  - (b) procesul de consultare cu solicitanții cu privire la planul de furnizare a capacităților.

### *Articolul 21*

#### *Planificarea pentru situații de urgență*

- (1) Administratorii de infrastructură instituie și pun în aplicare un proces continuu de planificare pentru situații de urgență în vederea pregătirii pentru perturbări ale funcționării rețelei și pentru alte situații de criză care afectează traficul feroviar.

Planificarea pentru situații de urgență constituie baza pentru gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor în conformitate cu articolul 44, având scopul de a permite o reacție rapidă în astfel de situații și de a reduce la minimum impactul acestora asupra traficului feroviar.

Administratorii de infrastructură documentează rezultatele propriei planificări pentru situații de urgență într-un plan de urgență.

- (2) Planificarea pentru situații de urgență implică în special:
- (a) desemnarea unor rute alternative, acolo unde există astfel de rute, inclusiv pe alte rețele, care să permită redirectionarea traficului în cazul indisponibilității elementelor de infrastructură feroviară incluse în rețeaua TEN-T centrală și în rețeaua TEN-T centrală extinsă, și a oricăror tronsoane și noduri care fac obiectul documentelor de planificare strategică a capacităților;
  - (b) o planificare orientativă a capacităților de infrastructură feroviară disponibile pe rutele alternative desemnate în conformitate cu litera (a), asigurând transparența cu privire la capacitățile de infrastructură feroviară disponibile pe astfel de rute, care pot fi utilizate în caz de incidente și, în special, de perturbări ale rețelei, în conformitate cu articolul 48;
  - (c) stabilirea normelor și a procedurilor pentru gestionarea traficului și a crizelor, inclusiv în ceea ce privește schimbul de informații între administratorii de infrastructură, alte părți interesate operaționale și alte părți interesate, cum ar fi autoritățile publice responsabile de transportul feroviar sau de securitate și răspunsul în situații de urgență, precum și criteriile pentru activarea acestor proceduri;
  - (d) identificarea și enumerarea organismelor care trebuie să fie informate în cazul unor incidente grave sau al unor perturbări grave ale circulației trenurilor;
  - (e) orice alte pregătiri necesare pentru gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor în conformitate cu articolul 44 și cu cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46.

- (3) Administratorii de infrastructură asigură coerența planificării pentru situații de urgență cu planificarea strategică a capacităților, în special cu strategia privind capacitatea, cu modelul de capacitate, cu planul de furnizare a capacităților și cu planificarea lucrărilor de infrastructură feroviară, astfel cum se menționează la articolul 11.
- (4) Rezultatele planificării pentru situații de urgență, în special desemnarea rutelor alternative în conformitate cu alineatul (2) litera (a) și planificarea orientativă a capacităților pe rutele alternative în conformitate cu alineatul (2) litera (b), se includ în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților.
- (5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc detaliile procedurii și criteriile care trebuie să fie urmate pentru aplicarea alineatului (2) de la prezentul articol, în special pentru situațiile care au un impact potențial asupra traficului transfrontalier. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 76 alineatul (2).

#### *Articolul 22*

##### *Criterii și proceduri pentru alocarea capacităților planificate în prealabil și pentru definirea obiectelor de planificare a capacităților*

- (1) Administratorii de infrastructură alocă capacitățile planificate în prealabil incluse în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20 prin intermediul unor criterii și proceduri echitabile, transparente și nediscriminatorii.

Administratorii de infrastructură includ aceste criterii și proceduri în documentul de referință al rețelei, ținând seama de cadrul comun menționat la alineatul (4).

- (2) Administratorii de infrastructură pot grupa obiecte de planificare a capacităților, cum ar fi trasele planificate în prealabil, atunci când planifică în prealabil capacitățile pentru a asigura un model specific de grafic de circulație, în conformitate cu orientările strategice menționate la articolul 4, în cazul în care se furnizează astfel de orientări, și ținând seama de nevoile pieței exprimate de solicitanți.
- (3) 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 feroviară și capacitățile care sunt deja alocate. Aceste caracteristici și proprietăți includ toate aspectele relevante pentru anumite tipuri de capacități planificate în prealabil, cum ar fi ruta, orarul, viteza minimă garantată sau necesară, lungimea maximă, parametrii tehnici și numărul de trase incluse atât pentru serviciile de transport de marfă, cât și pentru cele de transport de călători.
- (4) ENIM elaborează un cadru comun pentru criteriile și procedurile menționate la alineatul (1) și îl include în cadrul european de gestionare a capacităților. Cadrul comun asigură 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 de a accepta cereri de drepturi de capacitate care nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților, precum și necesitatea de a adapta planul de furnizare a capacităților în consecință.

- (5) ENIM elaborează specificații pentru obiectele de planificare a capacităților într-un format lizibil pentru om și prelucrabil automat. ENIM include specificațiile respective în cadrul european de gestionare a capacităților. 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 66 alineatul (3) din prezentul regulament.

### *Articolul 23*

#### *Infrastructură feroviară foarte utilizată și saturată*

- (1) Administratorii de infrastructură declară fără întârziere un element de infrastructură feroviară ca fiind fie foarte utilizat, fie saturat dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:
- (a) utilizarea capacităților de infrastructură feroviară a depășit pragurile pentru infrastructura foarte utilizată sau pentru infrastructura feroviară saturată în cursul perioadelor de referință prevăzute în anexa II în perioada anterioară sau curentă de valabilitate a graficului de circulație;
  - (b) administratorii de infrastructură au obligația de a împărți capacitățile în cadrul planificării strategice a capacităților în conformitate cu articolul 19 alineatul (4) sau cu articolul 20 alineatul (8);

- (c) lucrările majore de infrastructură feroviară care conduc la restricții de capacitate programate în conformitate cu articolul 11 au ca rezultat faptul că capacitățile devin foarte utilizate sau saturate.

Administratorii de infrastructură evaluează gradul de utilizare a capacităților de infrastructură feroviară pe baza unor proceduri și metode obiective, transparente și adecvate.

- (2) ENIM elaborează o metodă comună privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară. Metoda respectivă este inclusă în cadrul european de gestionare a capacităților.
- (3) Declarația menționată la alineatul (1) precizează perioada de valabilitate a graficului de circulație și elementul de infrastructură feroviară, precum și perioadele specifice la care se referă.
- (4) Cererile individuale de capacitate aflate în conflict prezentate în vederea alocării în cursul perioadei de valabilitate a graficului de circulație nu constituie un motiv pentru declararea unui element al infrastructurii feroviare ca fiind foarte utilizat sau saturat, cu excepția cazului în care cel puțin una dintre condițiile prevăzute la alineatul (1) este îndeplinită.
- (5) În cazul în care un element de infrastructură feroviară a fost declarat ca fiind foarte utilizat sau saturat, administratorul de infrastructură efectuează o analiză a capacității, conform articolului 24, cu excepția cazului în care, în perioada de cinci ani care precedă declarării elementului de infrastructură feroviară respectiv ca fiind foarte utilizat sau saturat, a fost introdus un plan de sporire a capacității, astfel cum se prevede la articolul 25, care să vizeze toți factorii relevanți, sau un astfel de plan este deja în aplicare.

- (6) Pentru elementele de infrastructură feroviară declarate foarte utilizate sau saturate, administratorii de infrastructură rezervă capacități în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20, ținând seama de rezultatul analizei capacității menționate la articolul 24.
- (7) Statele membre însărcinează administratorii de infrastructură feroviară să indice elementele de infrastructură declarate ca fiind foarte utilizate sau saturate în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.
- (8) Procedurile care trebuie să fie urmate și criteriile care trebuie să fie utilizate în cazul în care infrastructura feroviară este saturată sunt stabilite în documentul de referință al rețelei și respectă toate măsurile și criteriile adoptate în conformitate cu articolul 27.
- (9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a modifica pragurile pentru utilizarea capacităților și perioadele de referință prevăzute în anexa II în cazul în care aceste elemente s-au dovedit ineficace sau au condus la dificultăți majore de punere în aplicare sau în cazul în care sectorul a elaborat bune practici noi și acceptate pe scară largă, în scopul de a asigura o gestionare eficientă a capacităților de infrastructură feroviară pe infrastructura feroviară foarte utilizată și saturată și de 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.

## *Articolul 24*

### *Analiza capacităților în cazul infrastructurii feroviare foarte utilizate sau saturate*

- (1) Administratorul de infrastructură efectuează o analiză a capacităților în termen de șase luni de la declararea infrastructurii feroviare ca fiind foarte utilizată sau saturată, cu excepția cazului în care, în perioada de cinci ani care precedă declarării infrastructurii ca fiind foarte utilizată sau saturată, a fost introdus un plan de sporire a capacităților, care să vizeze toți factorii relevanți, sau un astfel de plan este deja în aplicare.

Analiza capacităților determină constrângerile asupra capacităților de infrastructură feroviară care împiedică includerea nevoilor de capacități exprimate de solicitanți în modelul de capacitate sau în planul de furnizare a capacităților sau care împiedică satisfacerea în mod corespunzător a cererilor de capacități de infrastructură feroviară.

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

- (2) Analiza capacităților ia în considerare caracteristicile infrastructurii feroviare în ceea ce privește capacitățile infrastructurii feroviare, capabilitățile și interoperabilitatea acesteia, procedurile de operare, natura diferitelor servicii operate și efectul tuturor factorilor respectivi asupra capacităților de infrastructură feroviară. Printre măsurile de luat în considerare se numără, în special, serviciile de redirectionare, inclusiv prin intermediul unor rețele diferite dacă este cazul, serviciile de replanificare, modificările de viteză, armonizarea procedurilor de operare și îmbunătățirea infrastructurii feroviare.
- (3) Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la proiectul de analiză a capacităților în conformitate cu articolul 7e din Directiva 2012/34/UE și, dacă elementul de infrastructură feroviară în cauză face parte dintr-un coridor european de transport, în conformitate cu articolul 57 din prezentul regulament.

Administratorul de infrastructură pune rezultatul analizei capacităților la dispoziția publicului pe site-ul său. ENIM pune la dispoziție linkurile la rezultatele analizei capacităților pe site-ul său.

- (4) Administratorii de infrastructură iau în considerare, atunci când este relevant, rezultatele oricărei analize a capacităților efectuate în temeiul prezentului articol, inclusiv în alte rețele în cauză, în cadrul planificării strategice a capacităților, în special în strategia privind capacitatea, în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților.

Rezultatele analizei capacităților sunt transmise autorităților statelor membre responsabile cu pregătirea strategiei indicative de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționate la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE și coordonatorului european în cauză.

*Articolul 25*

*Planul de sporire a capacității*

- (1) În termen de șase luni de la finalizarea analizei capacității în conformitate cu articolul 24, administratorul de infrastructură elaborează un plan de sporire a capacității pentru elementele de infrastructură feroviară declarate saturate, în conformitate cu articolul 23.

Planul de sporire a capacității identifică:

- (a) cauzele saturării;
- (b) evoluția probabilă a traficului;
- (c) constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii feroviare;
- (d) variantele și costurile sporirii capacității, inclusiv măsurile menționate la articolul 24 alineatul (2) și modificările probabile ale tarifelor de acces.

Pe baza analizei cost-beneficiu a posibilelor măsuri identificate, planul de sporire a capacității stabilește și acțiunile care trebuie să fie întreprinse pentru sporirea capacității infrastructurii feroviare, inclusiv un calendar pentru punerea în practică a măsurilor.

- (2) Planul de sporire a capacității se elaborează după consultarea cu utilizatorii infrastructurii feroviare saturate relevante în conformitate cu articolul 15.

Un stat membru poate decide ca planul respectiv să facă obiectul aprobării sale prealabile.

- (3) Statul membru în cauză ține seama de planurile de sporire a capacității atunci când reînnoiește strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE.

Coordonatorul european în cauză ține seama de planul de sporire a capacității în planul său de acțiune menționat la articolul 53 din Regulamentul (UE) 2024/1679.

- (4) Fără a se aduce atingere articolului 42 din prezentul regulament, administratorul de infrastructură încetează să perceapă tarife pentru infrastructura feroviară relevantă în temeiul articolului 31 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE în unul dintre următoarele cazuri:
- (a) administratorul de infrastructură nu elaborează un plan de sporire a capacității;
  - (b) administratorul de infrastructură nu face progrese în aplicarea măsurilor identificate în planul de sporire a capacității.
- (5) Fără a se aduce atingere alineatului (4), sub rezerva aprobării de către organismul de reglementare, administratorul de infrastructură poate continua să perceapă tarifele în unul dintre următoarele cazuri:
- (a) dacă planul de sporire a capacității nu poate fi realizat din cauze independente de voința sa;
  - (b) dacă soluțiile oferite nu sunt viabile din punct de vedere economic sau financiar.

## Articolul 26

### *Infrastructura feroviară specializată*

- (1) Fără a se aduce atingere alineatului (2) de la prezentul articol, capacitățile de infrastructură feroviară sunt considerate disponibile pentru utilizarea tuturor tipurilor de trafic compatibile cu ruta destinată exploatării în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 și cu specificațiile prevăzute în actele de punere în aplicare adoptate pe baza acesteia.
- (2) În cazul în care există rute alternative adecvate și în cazul în care, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 27, se poate demonstra că acest lucru este justificat din punct de vedere social, economic și al mediului, administratorul de infrastructură poate, după consultarea cu părțile interesate, să desemneze elemente de infrastructură pentru a fi utilizate de anumite tipuri de trafic. În acest caz, administratorul de infrastructură indică această desemnare în documentele de planificare menționate la articolul 13 alineatul (2) și în documentul de referință al rețelei și rezervă capacități pentru tipurile de trafic specificate în planul de furnizare a capacităților.

Respectiva desemnare nu împiedică utilizarea unei astfel de infrastructuri feroviare și pentru alte tipuri de trafic în situația în care sunt disponibile capacități.

- (3) Statele membre se asigură că infrastructura feroviară desemnată în temeiul alineatului (2) de la prezentul articol este indicată în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.

## *Articolul 27*

### *Împărțirea capacităților infrastructurii feroviare declarate ca fiind foarte utilizată sau saturată*

- (1) Administratorul de infrastructură împarte capacitățile de pe elementele de infrastructură feroviară declarate ca fiind foarte utilizate sau saturate, utilizând o metodologie echitabilă, transparentă și nediscriminatorie.

Administratorul de infrastructură stabilește detaliile metodologiei, inclusiv toate valorile aplicabile ale parametrilor, în documentul de referință al rețelei, ținând seama de cadrul european de gestionare a capacităților. Valorile parametrilor definite de administratorul de infrastructură fac obiectul coordonării în conformitate cu articolul 7e litera (d) din Directiva 2012/34/UE.

Administratorul de infrastructură ia în considerare nevoia de capacitate pentru serviciile de transport feroviar multirețea.

- (2) Metodologia menționată la alineatul (1) implică următoarele etape:
- (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 de orare alternative;

- (b) evaluarea și clasificarea scenariilor menționate la litera (a) de la prezentul alineat, ținând seama de criteriile operaționale, socioeconomice și de mediu prevăzute la alineatul (3) de la prezentul articol;
- (c) selectarea scenariului cel mai bine clasat pe baza evaluării menționate la litera (b) de la prezentul alineat și modificarea în consecință a modelului de capacitate și a planului de furnizare a capacităților.

Metodologia permite luarea în considerare a nevoii de servicii de transport feroviar multirețea în ansamblul lor.

- (3) Evaluarea menționată la alineatul (2) litera (b) se bazează pe următoarele criterii operaționale, socioeconomice și de mediu, dar fără a se limita la acestea, sub rezerva disponibilității datelor și ținând seama de considerentele tehnice și operaționale și de utilizarea infrastructurii feroviare:
  - (a) costurile de funcționare pentru operatorii serviciilor de transport feroviar, precum și impactul acestora asupra prețurilor pentru clienții serviciilor de transport feroviar;
  - (b) costurile raportate la timp ale clienților serviciilor de transport feroviar;
  - (c) conectivitatea și accesibilitatea pentru persoanele și regiunile deservite de serviciile de transport feroviar, inclusiv calitatea legăturilor, mai ales în ceea ce privește durata transferurilor și frecvența serviciilor de transport feroviar de călători și de marfă;

- (d) impactul asupra costurilor externe ale transportului, cum ar fi accidentele, emisiile de poluanți atmosferici, gazele cu efect de seră și zgomotul produs de serviciile de transport feroviar și de alternativele posibile la acestea;
  - (e) volumul de persoane și de mărfuri transportate.
- (4) ENIM elaborează o metodologie echitabilă, transparentă și nediscriminatorie și stabilește lista parametrilor referitori la serviciile de transport feroviar și criteriile operaționale, socioeconomice și de mediu necesare pentru evaluarea menționată la alineatul (3). Dacă este cazul, ENIM stabilește valori standard ale parametrilor sau intervale de valori standard. ENIM se asigură că valorile parametrilor sunt testate și calibrate suficient într-un context operațional.

ENIM include metodologia, lista parametrilor și valorile standard ale parametrilor în cadrul european de gestionare a capacităților.

Administratorul de infrastructură ajustează, după caz, valorile standard ale parametrilor pentru a ține seama de circumstanțele locale sau naționale, pe baza unor abordări acceptate și a unor dovezi empirice și, după caz, aplică cerințele statelor membre în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (d).

### SECȚIUNEA 3

## PROGRAMAREA ȘI ALOCAREA CAPACITĂȚILOR

#### *Articolul 28*

#### *Drepturi de capacitate*

- (1) Solicitanții se pot adresa administratorului de infrastructură, în temeiul dreptului public sau privat, pentru a-i solicita un acord prin care să beneficieze de drepturi de capacitate pe infrastructura feroviară în schimbul unui tarif, conform prevederilor din capitolul IV secțiunea 2 din Directiva 2012/34/UE.

Administratorii de infrastructură alocă solicitanților drepturi de capacitate pe infrastructura feroviară sub una dintre următoarele forme:

- (a) specificații de capacitate;
- (b) trase.

ENIM definește caracteristicile specificațiilor de capacitate și le include în cadrul european de gestionare a capacității.

- (2) Administratorii de infrastructură transformă drepturile de capacitate alocate sub forma unei specificații de capacitate în drepturi de capacitate sub forma unei trase înainte de cursa efectivă a trenului, în conformitate cu termenele stabilite în secțiunile 4, 5 și 6 din anexa I.

- (3) Drepturile de capacitate sub forma unei trase pot fi acordate solicitanților pentru o durată maximă egală cu o perioadă de valabilitate a graficului de circulație. Drepturile de capacitate sub forma unei specificații de capacitate pot fi alocate pentru o durată care depășește o perioadă de valabilitate a graficului de circulație în conformitate cu articolele 33 și 35.
- (4) Cu excepția cazului în care se specifică altfel în prezentul regulament, drepturile și obligațiile administratorilor de infrastructură și ale solicitanților cu privire la orice alocare a capacităților sunt stabilite prin contract sau prin dreptul intern.
- (5) Odată alocat unui solicitant, un drept de capacitate nu se transferă de către acesta unei alte întreprinderi sau unui alt serviciu.

Orice formă de transfer conduce la excluderea de la alocarea de capacități suplimentare în perioada de valabilitate curentă și următoare a graficului de circulație.

Utilizarea capacităților de către o întreprindere feroviară în situația în care derulează activitățile unui solicitant care nu este o întreprindere feroviară nu se consideră transfer. Un solicitant care nu este o întreprindere feroviară informează administratorul de infrastructură, cu cel puțin 10 zile înainte de utilizarea capacităților, cu privire la întreprinderea feroviară care va utiliza capacitatea. Informarea respectivă cuprinde o dovadă a acceptării de către întreprinderea feroviară.

- (6) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite capacități de infrastructură feroviară pentru a opera un serviciu de transport de călători într-un stat membru în care dreptul de acces la infrastructura feroviară este limitat în conformitate cu articolul 11 din Directiva 2012/34/UE, acesta informează administratorii de infrastructură și organismele de reglementare în cauză cu cel puțin 18 luni înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație la care se referă cererea de capacitate. Pentru a permite organismelor de reglementare în cauză să evalueze impactul economic potențial asupra contractelor de servicii publice existente, organismele de reglementare se asigură că orice autoritate competentă care a atribuit un serviciu de transport feroviar de călători pe ruta respectivă, definit într-un contract de servicii publice, orice altă autoritate competentă interesată care are dreptul de a limita accesul în temeiul articolului 11 din Directiva 2012/34/UE și orice întreprindere feroviară care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport de călători respectiv sunt informate fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de 10 zile.

#### *Articolul 29*

##### *Metode de alocare a capacităților*

- (1) Administratorii de infrastructură acordă solicitanților drepturi de capacitate prin intermediul proceselor de alocare menționate la articolele 33-36.
- Orice modificare a capacităților alocate este, de asemenea, considerată alocare a capacităților.
- (2) Administratorii de infrastructură alocă capacitățile de infrastructură feroviară prin intermediul instrumentelor digitale și al serviciilor digitale în conformitate cu articolul 66.

- (3) Administratorul de infrastructură anulează un drept de capacitate care, pe o perioadă de cel puțin o lună, a fost utilizat sub un prag, cu excepția cazului în care acest lucru s-a datorat unor cauze fără caracter economic independente de voința solicitantului. În acest caz, administratorul de infrastructură informează organismul de reglementare.

ENIM definește intervalele pentru acest prag și le include în cadrul european de gestionare a capacităților.

Administratorii de infrastructură definesc pragul în documentul de referință al rețelei ținând seama de intervalele pentru prag definite de ENIM.

Organismul de reglementare monitorizează aplicarea echitabilă, transparentă și nediscriminatorie a obligațiilor în temeiul prezentului alineat și investighează orice plângere primită.

- (4) În cazul în care administratorul de infrastructură anulează, în conformitate cu alineatul (3), drepturile de capacitate multirețea, organismul de reglementare responsabil de administratorul de infrastructură respectiv informează organismele de reglementare relevante și ENRRB.

### *Articolul 30*

#### *Alocarea și coordonarea drepturilor de capacitate multirețea*

- (1) Solicitanții au dreptul de a cere drepturi de capacitate multirețea prin intermediul proceselor de alocare menționate la articolele 33-36, inclusiv pentru călătorii întregi dus-întors, și de a primi răspunsuri la aceste cereri prin intermediul unui ghișeu unic, înființat în conformitate cu articolul 66 alineatul (5).

Administratorii de infrastructură se coordonează la alocarea capacităților pentru serviciile de transport feroviar multirețea, în conformitate cu articolul 55, în special pentru serviciile de transport feroviar transfrontalier de marfă și pentru serviciile de transport feroviar transfrontalier de călători.

- (2) În special, prin coordonarea menționată la alineatul (1) se asigură:
- (a) desemnarea unui punct unic de contact responsabil cu comunicarea cu solicitantul în legătură cu cererea de acordare a dreptului de capacitate multirețea, care este notificat solicitantului fără întârziere după primirea cererii;
  - (b) conformitatea dreptului de capacitate multirețea cu criteriile minime de calitate din punctul de vedere al coerenței dintre rețele și în ceea ce privește aspecte precum rutarea, orarul, disponibilitatea în diferite zile de funcționare și starea alocării;

- (c) realizarea consecventă a procesului de alocare a drepturilor de capacitate multirețea, inclusiv, în special, a mecanismului de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 38 și a mecanismului formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 39;
- (d) coordonarea oricăror modificări ale drepturilor de capacitate multirețea alocate, în conformitate cu secțiunea 4, în vederea asigurării integrității drepturilor de capacitate multirețea în orice moment;
- (e) fără a se aduce atingere articolului 1 alineatul (7), verificări rapide și eficiente ale compatibilității rutelor pentru transporturile excepționale care traversează mai multe rețele în scopuri militare și de apărare.

În cazul în care administratorii de infrastructură nu desemnează un punct unic de contact, solicitantul alege administratorul de infrastructură care are responsabilitatea de a acționa ca punct unic de contact pentru cererea de capacitate specifică.

- (3) Un administrator de infrastructură nu anulează un drept de capacitate multirețea în temeiul articolului 29 alineatul (3) fără o coordonare prealabilă, în conformitate cu articolul 55, cu ceilalți administratori de infrastructură în cauză.

În cazul în care administratorul de infrastructură anulează, în conformitate cu articolul 29 alineatul (3), drepturi de capacitate multirețea, acesta informează organismul de reglementare. Organismul de reglementare informează organismele de reglementare relevante și ENRRB.

- (4) Cererile de drepturi de capacitate multirețea sunt tratate în mod egal și nediscriminatoriu în raport cu cererile de drepturi de capacitate monorețea.
- (5) ENIM definește procedurile și metodele detaliate de promovare a aplicării uniforme a prezentului articol și cerințele minime de calitate menționate la alineatul (2) litera (b) și le include în cadrul european de gestionare a capacităților.

### *Articolul 31*

#### *Cooperarea cu privire la alocarea capacităților de infrastructură feroviară și a capacităților infrastructurilor de servicii*

- (1) Administratorii de infrastructură și operatorii de infrastructuri de servicii care oferă servicii necesare pentru operarea unui serviciu de transport feroviar și ale căror infrastructuri de servicii fac parte din rețeaua transeuropeană de transport, astfel cum se specifică în anexa II la Regulamentul (UE) 2024/1679, inclusiv cele situate în nodurile urbane definite la articolul 3 punctul 6 din regulamentul respectiv, cooperează pentru a asigura coerența alocării capacităților de infrastructură feroviară și a capacităților infrastructurilor de servicii.

- (2) Administratorii de infrastructură furnizează în documentul de referință al rețelei o listă a infrastructurilor de servicii menționate la alineatul (1).
- (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 capacitate pe infrastructurile de servicii menționate la alineatul (1) de la prezentul articol, utilizând ghișeul unic înființat în temeiul articolului 66 alineatul (5).
- (4) Administratorii de infrastructură pot încheia un acord cu operatorii altor infrastructuri de servicii pentru furnizarea în comun a capacităților.
- (5) În sensul alineatului (3), administratorii de infrastructură și operatorii de infrastructuri de servicii coordonează capacitatea și acordă drepturi de capacitate, inclusiv capacități în infrastructura de servicii care îndeplinesc cerințele solicitantului, sau depun eforturi pentru a oferi o alternativă viabilă la capacitățile solicitate.
- (6) Operatorii de infrastructuri de servicii menționați la alineatul (1) de la prezentul articol pun la dispoziția administratorului de infrastructură informații în format digital cu privire la capacitățile disponibile, în conformitate cu articolul 66 alineatul (5). Se furnizează informații în timp real ori de câte ori instrumentele digitale menționate la articolul 66 alineatul (5) permit acest lucru.
- (7) Prezentul articol nu se aplică operatorilor de infrastructuri de servicii care beneficiază de o scutire în temeiul articolului 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2177/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj)).

*Articolul 32*  
*Graficul de circulație*

- (1) Administratorii de infrastructură publică un nou grafic de circulație înainte de începutul fiecărei perioade de valabilitate a graficului de circulație.

Administratorii de infrastructură inițiază pregătirea graficului de circulație atunci când alocă capacitățile prin procesul de alocare anuală menționat la articolul 34, ținând seama de drepturile de capacitate alocate prin acorduri-cadru în conformitate cu articolul 33 și prin procesul de planificare continuă menționat la articolul 35.

- (2) Administratorii de infrastructură se asigură că graficul de circulație este menținut la zi până la sfârșitul perioadei de valabilitate a graficului de circulație, ținând seama de capacitățile alocate prin procesul de planificare continuă menționat la articolul 35, de capacitățile alocate prin procesul ad-hoc menționat la articolul 36, de modificările drepturilor de capacitate în conformitate cu articolul 41 și de reprogramarea în contextul gestionării perturbărilor și al gestionării crizelor în conformitate cu articolul 43.

*Articolul 33*  
*Alocarea capacităților prin acorduri-cadru*

- (1) Solicitanții au dreptul de a solicita, prin acorduri-cadru, capacități de infrastructură feroviară pentru o perioadă care depășește o perioadă de valabilitate a graficului de circulație.

Acordurile-cadru precizează drepturile de capacitate acordate sub forma specificației de capacitate menționate la articolul 28 alineatul (1) litera (a). Acestea nu pot include drepturi de capacitate sub formă de trasă.

Statele membre pot solicita aprobarea prealabilă a acordurilor-cadru de către organismul de reglementare. În cazul acordurilor-cadru care implică trafic transfrontalier, organismele de reglementare relevante se coordonează între ele.

- (2) Administratorii de infrastructură indică în documentele de planificare ale planificării strategice a capacităților capacitatea pe care intenționează să o rezerve pentru alocare prin acorduri-cadru. Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102 și 106 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), capacitatea rezervată pentru acorduri-cadru în respectivele documente de planificare se alocă solicitanților de către administratorul de infrastructură prin astfel de acorduri, sub rezerva alineatelor (5) și (6) de la prezentul articol. Acest lucru nu împiedică administratorii de infrastructură să aloce capacitățile solicitate utilizând acorduri-cadru în cazurile în care aceste capacități nu sunt rezervate în documentele de planificare, sub rezerva alineatului (6) de la prezentul articol.
- (3) Acordurile-cadru pot fi încheiate între mai mulți administratori de infrastructură și un solicitant în cazurile în care acestea acoperă mai mult de o rețea.

- (4) Un solicitant care este parte la un acord-cadru solicită administratorului de infrastructură să transforme specificațiile de capacitate incluse în acordul-cadru într-o trasă corespunzătoare în conformitate cu acordul respectiv. Transformarea respectivă se efectuează în conformitate cu articolul 28 alineatul (2).
- (5) Administratorii de infrastructură se asigură că acordurile-cadru sunt coerente cu următoarele:
- (a) documentele de planificare legate de planificarea strategică a capacităților, astfel cum sunt menționate la articolul 13 alineatul (2);
  - (b) orientările strategice, inclusiv posibilele elemente obligatorii ale acestora, în cazul în care statele membre au furnizat astfel de orientări în conformitate cu articolul 4.

Administratorii de infrastructură învecinați își coordonează planificările strategice ale capacităților în ceea ce privește capacitățile disponibile pentru acorduri-cadru transfrontaliere.

- (6) 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 includ cotele respective în documentul de referință al rețelei.

- (7) Acordurile-cadru permit modificarea clauzelor lor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare, fără a se aduce atingere articolelor 41 și 42. Alte modificări ale drepturilor de capacitate alocate prin acorduri-cadru fac obiectul unei penalități în conformitate cu articolul 42.
- (8) Acordurile-cadru acoperă, în principiu, perioada indicată în secțiunea 5 din anexa I. Administratorul de infrastructură poate fi de acord cu o perioadă mai scurtă sau mai lungă în cazuri specifice. Orice perioadă mai lungă decât perioada indicată în secțiunea 5 din anexa I este justificată prin cerința efectuării unor investiții specifice de către entitățile nou intrate pe piață sau prin noutatea substanțială a serviciului, care determină o îmbunătățire semnificativă a calității serviciului.
- (9) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură feroviară specializată menționată la articolul 26 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordurile-cadru pot fi încheiate pe o perioadă de până la 15 ani. O perioadă mai mare de 15 ani poate fi convenită doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare anvergură și pe termen lung și în cazul în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale, inclusiv al unui plan de amortizare multianual.
- (10) Administratorii de infrastructură includ capacitățile alocate prin acorduri-cadru în modelul de capacitate menționat la articolul 19 și în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20.
- (11) Caracterul general al fiecărui acord-cadru este comunicat oricărei părți interesate, respectând în același timp confidențialitatea comercială.

- (12) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente, de întreprinderile feroviare, de administratorii de infrastructură și de ENRRB, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care să stabilească norme detaliate în ceea ce privește procedura și criteriile pentru încheierea acordurilor-cadru, forma și conținutul unor astfel de acorduri, spre a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 76 alineatul (2).

#### *Articolul 34*

##### *Alocarea capacităților prin procesul de alocare anuală*

- (1) Administratorul de infrastructură alocă capacitățile prin alocarea simultană a capacităților, în vederea satisfacerii, în măsura posibilului, a tuturor cererilor de capacități de infrastructură feroviară menționate la articolul 32 alineatul (1), sub rezerva alineatelor (2), (3) și (4) de la prezentul articol. Administratorul de infrastructură ia în considerare, în măsura posibilului, toate constrângerile asupra solicitanților, inclusiv efectul economic asupra activității acestora.
- (2) În conformitate cu articolele 20 și 22, administratorul de infrastructură poate accepta sau refuza cererile de drepturi de capacitate care nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților.

În cazul în care o cerere nu este conformă cu planul de furnizare a capacităților, administratorul de infrastructură are dreptul, în limite rezonabile, să propună capacități de infrastructură feroviară diferite de cele solicitate și să modifice planul de furnizare a capacităților sau ambele. În astfel de cazuri, administratorul de infrastructură aplică criteriile și procedurile menționate la articolul 22 alineatul (1).

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 20 alineatul (6) și, în caz de conflict cu alte cereri, acordă prioritate cererilor care sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților, în special cu capacitățile planificate în prealabil.

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 în cauză are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare.

Cel puțin o dată pe an, administratorii de infrastructură informează organismul de reglementare cu privire la toate cererile de capacitate primite care nu au corespuns parametrilor capacităților disponibile, astfel cum sunt prevăzuți în planul de furnizare a capacităților, indiferent dacă acestea au fost acceptate sau refuzate. Pe baza respectivelor informații, organismul de reglementare poate emite un aviz, prin care poate recomanda administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate.

- (3) În cazul unui conflict între două sau mai multe cereri de capacitate, administratorul de infrastructură încearcă mai întâi să soluționeze conflictul prin mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 38. În cazul în care respectivul mecanism de soluționare consensuală a conflictelor nu a permis soluționarea conflictului privind capacitățile, administratorul de infrastructură aplică mecanismul formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 39.

- (4) Drepturile de capacitate acordate prin procesul de alocare anuală pot cuprinde:
- (a) specificații de capacitate;
  - (b) trase.

Administratorii de infrastructură transformă în trase drepturile de capacitate acordate sub formă de specificații de capacitate în conformitate cu secțiunea 4 din anexa I.

- (5) Administratorul de infrastructură respectă calendarul procesului de alocare prevăzut în secțiunea 4 din anexa I.
- (6) Administratorul de infrastructură ia în considerare cererile depuse după termenul prevăzut în secțiunea 4 din anexa I și alocă capacitățile pe baza principiului „primul sosit, primul servit”.
- (7) Pentru cererile depuse după termen, care nu pot fi soluționate nici cu capacitățile reziduale rezervate graficului de circulație, nici cu capacitățile neplanificate disponibile, administratorul de infrastructură încearcă să ofere alternative pe un itinerar diferit.
- (8) Administratorul de infrastructură se consultă cu părțile interesate cu privire la proiectul graficului de circulație. Printre părțile interesate se numără toate părțile care au solicitat capacități de infrastructură feroviară și alte părți care doresc să aibă ocazia de a formula observații asupra modului în care graficul de circulație le poate afecta capacitatea de a achiziționa servicii de transport feroviar pe perioada de valabilitate a graficului de circulație.

- (9) Administratorul de infrastructură ia măsurile necesare pentru a ține cont de preocupările exprimate.

### *Articolul 35*

#### *Alocarea capacităților prin procesul de planificare continuă*

- (1) Administratorii de infrastructură alocă capacități de infrastructură feroviară prin procesul de planificare continuă cel puțin serviciilor de transport feroviar de marfă în conformitate cu termenele stabilite în secțiunea 6 din anexa I. Administratorii de infrastructură rezervă capacități în acest scop în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20.

Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102 și 106 din TFUE, capacitățile rezervate pentru planificarea continuă în documentele de planificare se alocă solicitanților de către administratorul de infrastructură prin procesul de planificare continuă. Acest lucru nu împiedică administratorii de infrastructură să aloce capacitățile solicitate utilizând procesul de planificare continuă în cazurile în care aceste capacități nu sunt rezervate în documentele de planificare. Procesul de planificare continuă nu împiedică utilizarea infrastructurii feroviare relevante de către alți solicitanți sau alte servicii.

- (2) Drepturile de capacitate acordate prin procesul de planificare continuă pot cuprinde:
- (a) trasele sau specificațiile de capacitate pentru toate zilele de funcționare din perioada de valabilitate a graficului de circulație care cuprinde prima zi de funcționare inclusă în cerere;

- (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 în secțiunea 6 din anexa I.

Administratorii de infrastructură transformă în trase drepturile de capacitate acordate sub formă de specificații de capacitate în conformitate cu secțiunea 6 din anexa I.

- (3) Administratorii de infrastructură și solicitanții pot decide de comun acord să modifice specificațiile de capacitate acordate prin procesul de planificare continuă pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare. Modificările respective nu sunt considerate modificări ale drepturilor de capacitate care fac obiectul unei penalități în sensul articolului 42. Alte modificări ale drepturilor de capacitate alocate prin procesul de planificare continuă fac obiectul unei penalități în conformitate cu articolul 42.
- (4) Fără a se aduce atingere articolului 20, administratorii de infrastructură alocă capacitățile rezervate pentru procesul de planificare continuă pe baza principiului „primul sosit, primul servit”.
- (5) În conformitate cu normele și procedurile prevăzute la articolul 22, 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 menționat la articolul 20. Dacă nu poate oferi o alternativă, administratorul de infrastructură poate refuza să aloce capacități în urma unor astfel de cereri neconforme. Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare.

- (6) În urma unei notificări adresate organismului de reglementare, administratorul de infrastructură refuză cererile de planificare continuă dacă respectivele cereri îndeplinesc caracteristicile capacităților care sunt alocate în mod normal prin acorduri-cadru în conformitate cu articolul 33. Organismul de reglementare informează ENRRB cu privire la astfel de refuzuri și asigură o aplicare coerentă a prezentului alineat.
- (7) Pe baza experienței acumulate de organismele de reglementare, de autoritățile competente, de întreprinderile feroviare, de administratorii de infrastructură și de ENRRB, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care să stabilească norme detaliate în ceea ce privește procesul de planificare continuă spre a asigura aplicarea uniformă a prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 76 alineatul (2).

### *Articolul 36*

#### *Alocarea capacităților prin procesul ad-hoc*

- (1) Administratorul de infrastructură răspunde fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termenele stabilite în secțiunea 7 din anexa I la cererile ad-hoc de capacități de infrastructură feroviară depuse în orice moment pe durata valabilității graficului de circulație. În conformitate cu articolul 10, informațiile referitoare la capacitățile neutilizate disponibile sunt puse la dispoziția tuturor solicitanților care ar dori să utilizeze aceste capacități.
- Drepturile de capacitate acordate prin procesul ad-hoc iau forma traselor.
- (2) Alocarea capacităților de infrastructură feroviară ca răspuns la cererile ad-hoc se bazează pe principiul „primul sosit, primul servit”.

### *Articolul 37*

#### *Programarea restricțiilor de capacitate care rezultă din lucrări de infrastructură feroviară*

- (1) Atunci când programează lucrările de infrastructură feroviară în conformitate cu prezentul articol, administratorii de infrastructură respectă calendarul și cerințele prevăzute în secțiunile 3 și 8 din anexa I.
- (2) Atunci când programează lucrările de infrastructură feroviară, administratorii de infrastructură limitează, în măsura posibilului, impactul asupra capacităților planificate în prealabil incluse în modelul de capacitate sau în planul de furnizare a capacităților.
- (3) În cazul în care programarea unei restricții de capacitate care rezultă din lucrări de infrastructură feroviară necesită o modificare a unui drept de capacitate alocat în sensul articolului 41, administratorul de infrastructură depune toate eforturile pentru a furniza solicitanților în cauză capacități alternative care să permită întreprinderii feroviare să opereze serviciile respective.

În acest scop, administratorul de infrastructură informează toți solicitanții în cauză cu privire la modificarea preconizată a drepturilor de capacitate vizate. Acesta oferă solicitanților în cauză drepturi de capacitate alternative sau inițiază o coordonare cu solicitanții respectivi în vederea ajungerii la un acord cu privire la drepturile de capacitate alternative.

- (4) Administratorii de infrastructură includ restricțiile de capacitate care rezultă din lucrări de infrastructură feroviară, de îndată ce restricțiile respective sunt programate, în modelul de capacitate sau în planul de furnizare a capacităților, indiferent de momentul în care sunt programate.

- (5) Administratorul de infrastructură poate deroga de la termenele prevăzute în secțiunea 3 tabelul 1 din anexa I și de la cerința de a include restricții de capacitate cu impact ridicat sau major în modelul de capacitate menționat la articolul 19 în următoarele cazuri:
- (a) există dovezi că, din cauza unor evenimente neprevăzute, restricția de capacitate este necesară pentru restabilirea operațiunilor feroviare în condiții de siguranță;
  - (b) calendarul restricțiilor se află în afara controlului administratorului de infrastructură, al contractanților săi sau al altor operatori care acționează în numele său; sau
  - (c) dacă toate părțile interesate operaționale în cauză sunt de acord.

În respectivele cazuri, administratorul de infrastructură consultă fără întârziere solicitanții și operatorii de infrastructuri de servicii în cauză și îi informează la intervale regulate cu privire la progresele înregistrate în direcția restabilirii funcționării normale.

Restricțiile de capacitate care implică modificări ale drepturilor de capacitate după alocare respectă cerințele prevăzute la articolul 41 și în secțiunea 8 din anexa I.

#### *Articolul 38*

##### *Mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor și coordonarea cererilor*

- (1) În cazul în care, în contextul alocării simultane a capacităților, există conflicte între cererile de capacitate de infrastructură feroviară, administratorul de infrastructură încearcă să asigure, prin coordonarea cererilor respective, cea mai bună îndeplinire posibilă a tuturor cererilor.

- (2) În cazul în care apare o situație care necesită coordonare, administratorul de infrastructură încearcă să satisfacă toate cererile de capacități de infrastructură feroviară prin intermediul coordonării și are dreptul, în limite rezonabile, să propună capacități de infrastructură feroviară diferite de cele solicitate. Administratorul de infrastructură stabilește limitele aplicabile în documentul de referință al rețelei. ENIM elaborează orientări privind respectivele limite și le include în cadrul european de gestionare a capacităților.
- (3) Administratorul de infrastructură încearcă, prin consultări cu solicitanții în cauză, să soluționeze orice conflicte. Aceste consultări se bazează pe comunicarea gratuită în format electronic a următoarelor informații într-un interval rezonabil:
- (a) drepturile de capacitate solicitate de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute;
  - (b) drepturile de capacitate alocate cu titlu preliminar tuturor celorlalți solicitanți pe aceleași rute;
  - (c) drepturi de capacitate alternative propuse pe rutele relevante în conformitate cu alineatul (2);
  - (d) informații complete privind criteriile folosite în procesul de alocare a capacităților.

Fără a se aduce atingere articolului 3 alineatul (2) și sub rezerva acordului tuturor solicitanților, administratorul de infrastructură poate stabili contacte între toți solicitanții care ar putea fi implicați în soluționarea unui conflict pentru a facilita coordonarea cererilor de capacități de infrastructură feroviară.

- (4) Administratorul de infrastructură stabilește în documentul de referință al rețelei principiile care reglementează coordonarea cererilor de capacitate pentru serviciile de transport feroviar.
- (5) În cazul în care cererile de capacitate nu pot fi soluționate fără coordonare, administratorul de infrastructură încearcă să trateze toate cererile pe baza coordonării.
- (6) În cazul cererilor de capacitate multirețea, mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor prevăzut la alineatele (1), (2) și (3) de la prezentul articol se aplică în conformitate cu articolul 55 și îl implică pe coordonatorul rețelei.
- (7) ENIM elaborează orientări pentru mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor cu privire la cererile de capacitate multirețea și le include în cadrul european de gestionare a capacităților.

#### *Articolul 39*

##### *Mecanismul formal de soluționare a conflictelor*

- (1) În cazul în care mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 38 nu a soluționat conflictul, administratorii de infrastructură feroviară alocă capacitățile de infrastructură aplicând o metodologie echitabilă, transparentă și nediscriminatorie.

Administratorul de infrastructură stabilește detaliile metodologiei, inclusiv toate valorile aplicabile ale parametrilor, în documentul de referință al rețelei, ținând seama de cadrul european de gestionare a capacităților. Valorile parametrilor definite de administratorul de infrastructură fac obiectul coordonării în conformitate cu articolul 7e litera (c) din Directiva 2012/34/UE.

- (2) Metodologia menționată la alineatul (1) implică următoarele etape:
- (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 de orare alternative;
  - (b) evaluarea și clasificarea scenariilor menționate la litera (a) de la prezentul alineat, ținând seama de criteriile operaționale, socioeconomice și de mediu prevăzute la alineatul (3);
  - (c) selectarea scenariului cel mai bine clasat pe baza evaluării menționate la litera (b) de la prezentul alineat și modificarea în consecință a modelului de capacitate și a planului de furnizare a capacităților.
- (3) Evaluarea menționată la alineatul (2) litera (b) se bazează pe următoarele criterii operaționale, socioeconomice și de mediu, dar fără a se limita la acestea, sub rezerva disponibilității datelor și ținând seama de considerentele tehnice și operaționale și de utilizarea infrastructurii feroviare:
- (a) costurile de funcționare pentru operatorii serviciilor de transport feroviar, precum și impactul acestora asupra prețurilor pentru clienții serviciilor de transport feroviar;
  - (b) costurile raportate la timp ale clienților serviciilor de transport feroviar;

- (c) conectivitatea și accesibilitatea pentru persoanele și regiunile deservite de serviciile de transport feroviar, inclusiv calitatea legăturilor, mai ales în ceea ce privește durata transferurilor și frecvența serviciilor de transport feroviar de călători și de marfă;
  - (d) impactul asupra costurilor externe ale transportului, cum ar fi accidentele, emisiile de poluanți atmosferici, gazele cu efect de seră și zgomotul produs de serviciile de transport feroviar și de alternativele posibile la acestea;
  - (e) volumul de persoane și de mărfuri transportate.
- (4) ENIM elaborează o metodologie echitabilă, transparentă și nediscriminatorie și stabilește lista parametrilor referitori la serviciile de transport feroviar și criteriile socioeconomice necesare pentru evaluarea menționată la alineatul (3). Dacă este cazul, aceasta stabilește valori standard ale parametrilor sau intervale de valori standard. ENIM se asigură că aceste valori ale parametrilor sunt testate și calibrate suficient într-un context operațional.

ENIM include metodologia, lista parametrilor și valorile standard ale parametrilor în cadrul european de gestionare a capacităților.

Administratorul de infrastructură ajustează, după caz, valorile standard ale parametrilor pentru a ține seama de circumstanțele locale sau naționale, pe baza unor abordări acceptate și a unor dovezi empirice și, după caz, respectând cerințele statelor membre în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (d).

- (5) În contextul mecanismului formal de soluționare a conflictelor, cererile de drepturi de capacitate multirețea sunt luate în considerare în întregime. În cazul în care, în conformitate cu alineatul (4), se aplică parametri naționali diferiți, parametrii respectivi se utilizează pentru secțiunile respective.
- (6) În cazul unor cereri de capacitate aflate în conflict care implică servicii de transport feroviar cu profil socioeconomic și caracteristici similare, administratorul de infrastructură alocă capacități de infrastructură feroviară pe baza unei licitații sau într-un mod care oferă acces unui număr cât mai mare de solicitanți. Cea de a doua metodă se aplică sub rezerva aprobării de către organismul de reglementare.

#### *Articolul 40*

##### *Calendarul proceselor de alocare a capacităților*

- (1) În scopul punerii în aplicare a articolelor 33-36, administratorul de infrastructură și solicitanții respectă calendarul proceselor de alocare a capacităților prevăzut în secțiunile 4-7 din anexa I.

- (2) Administratorii de infrastructură pot stabili, pentru calendarul alocării drepturilor de capacitate pentru serviciile feroviare internaționale, perioade și termene diferite de cele menționate în prezentul regulament și la punctul 2 litera (b) din anexa VI la Directiva 2012/34/UE dacă:
- (a) stabilirea traselor internaționale în cooperare cu administratorii de infrastructură ai țărilor terțe într-o rețea al cărei ecartament este diferit față de principala rețea feroviară din cadrul Uniunii are un impact semnificativ asupra calendarului de alocare a capacităților în general; sau
  - (b) stabilirea traselor internaționale în cooperare cu administratorii de infrastructură ai altor țări terțe are un impact semnificativ asupra calendarului de alocare a capacităților, cu condiția ca acest lucru să nu aibă niciun impact asupra proceselor de alocare a capacităților ale altor administratori de infrastructură din Uniune.
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a modifica termenele și duratele prevăzute în secțiunile 4-7 din anexa I și pentru a ajusta, în limitele cadrului prevăzut la articolele 33-36, jaloanele și perioadele prevăzute în secțiunile respective, în cazul în care aceste elemente s-au dovedit ineficace sau au condus la dificultăți majore de punere în aplicare, ținând seama de experiența administratorilor de infrastructură și a solicitanților și având obiectivele de a raționaliza procesele de alocare a capacităților, de a asigura un proces de alocare eficient și de a satisface interesele de planificare, operaționale, tehnice și comerciale ale părților interesate în cauză în ceea ce privește programarea și alocarea capacităților.

## SECȚIUNEA 4

### ADAPTAREA ȘI REPROGRAMAREA

#### *Articolul 41*

##### *Modificările drepturilor de capacitate după alocare*

- (1) Administratorii de infrastructură pot modifica din proprie inițiativă drepturile de capacitate alocate unui solicitant numai în conformitate cu prezentul regulament. Solicitanții pot solicita în orice moment modificări ale capacităților alocate.

În cazul în care se aduc modificări drepturilor de capacitate alocate, se aplică articolul 42, iar administratorii de infrastructură actualizează fără întârziere graficul de circulație menționat la articolul 32.

- (2) După alocarea drepturilor de capacitate, administratorii de infrastructură limitează cât mai mult posibil modificările drepturilor de capacitate, în conformitate cu principiile prevăzute la articolul 2 alineatul (4). De asemenea, solicitanții își limitează cât mai mult posibil cererile de modificare a acestor drepturi de capacitate.
- (3) Printre modificările drepturilor de capacitate se numără cazurile în care administratorul de infrastructură nu poate permite trenului să circule în conformitate cu dreptul de capacitate alocat și are suficient timp pentru a-i oferi solicitantului un drept de capacitate alternativ după ce l-a informat cu privire la necesitatea modificării.
- (4) Anularea drepturilor de capacitate este considerată, de asemenea, un tip specific de modificare.

- (5) În cazul în care se aduc modificări drepturilor de capacitate, administratorii de infrastructură pot aplica pentru alocarea drepturilor respective termene mai scurte decât termenele indicate în secțiunea 8 din anexa I. Administratorii de infrastructură furnizează informații privind timpul necesar pentru construirea unei trase în documentul de referință al rețelei.
- (6) Normele și procedurile care trebuie să fie aplicate în cazul modificării unui drept de capacitate iau în considerare impactul respectivei modificări din punct de vedere operațional și comercial. În acest scop, administratorii de infrastructură clasifică modificările în funcție de impactul lor și identifică categoria de modificări care au un impact semnificativ, ținând seama de procedurile adoptate de ENIM în temeiul alineatului (10).
- (7) În cazul modificării unui drept de capacitate multirețea, administratorii de infrastructură în cauză depun toate eforturile rezonabile pentru a asigura coerența între drepturile de capacitate pe întreaga durată a cursei.

O anulare ca urmare a unui caz de forță majoră într-o rețea este considerată anulare ca urmare a unui caz de forță majoră pentru dreptul de capacitate respectiv de-a lungul întregii rute acoperite de acesta.

Administratorul de infrastructură care efectuează o modificare a unui drept de capacitate multirețea coordonează și este responsabil, împreună cu ceilalți administratori de infrastructură în cauză, de procesul de alocare a unui drept de capacitate multirețea alternativ și informează solicitantul și toate părțile interesate cu privire la rezultatul coordonării. Respectivul rezultat constă fie în alocarea unui drept de capacitate multirețea alternativă, fie în informația că nu este disponibil niciun drept de capacitate alternativ.

(8) În sensul prezentului regulament, neutilizarea de către întreprinderile feroviare a unui drept de capacitate alocat este considerată echivalentă cu o anulare în ziua cursei trenului în cauză.

(9) În cazul în care un administrator de infrastructură modifică un drept de capacitate alocat, acesta informează fără întârziere solicitantul și întreprinderea feroviară în cauză.

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 capacitate de infrastructură feroviară. Dacă este cazul, informațiile respective fac trimitere la planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20 și la planul pentru situații de urgență menționat la articolul 21.

(10) ENIM elaborează și adoptă proceduri uniforme pentru gestionarea modificărilor aduse drepturilor de capacitate după alocare și le include în cadrul european de gestionare a capacităților.

Procedurile respective stabilesc criterii de diferențiere între modificări în funcție de impactul lor din punct de vedere comercial și operațional, inclusiv criterii de clasificare a modificărilor drept modificări cu impact semnificativ.

Pentru a clasifica o modificare drept modificare cu impact semnificativ, ENIM ține seama, printre alți factori, de capacitatea întreprinderii feroviare de a presta serviciul în conformitate cu obligațiile sale contractuale, de întârzierile la plecare sau de modificările aduse rutei care duc la creșterea distanței, a duratei călătoriei, a tarifelor de acces la calea ferată sau a altor costuri conexe, precum și de pragurile pentru aceste modificări.

- (11) Până la ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a modifica secțiunea 8 din anexa I în vederea asigurării unor procese eficiente de adaptare și de reprogramare, ținând seama de considerentele de planificare, operaționale, tehnice și comerciale ale părților interesate în cauză. În acest sens, Comisia ia în considerare introducerea unor ferestre de reprogramare pentru lucrările mai mici care nu sunt clasificate drept lucrări cu impact major, ridicat sau mediu și va ține seama, de asemenea, de experiența administratorilor de infrastructură și a solicitanților.

#### *Articolul 42*

##### *Penalitatea pentru modificări ale drepturilor de capacitate*

- (1) În cazul în care administratorul de infrastructură sau un solicitant nu își îndeplinește angajamentele cu privire la un drept de capacitate alocat, iar acest lucru duce la o modificare clasificată drept semnificativă în conformitate cu articolul 41 alineatul (6), acesta achită o penalitate celeilalte părți. Penalitatea trebuie să fie efectivă, proporțională, cu efect de descurajare și nediscriminatorie.

- (2) Penalitatea menționată la alineatul (1) nu este datorată în următoarele situații:
- (a) forță majoră;
  - (b) în cazul în care un administrator de infrastructură reține drepturi de capacitate în concordanță cu măsurile luate de statele membre în conformitate cu articolul 12;
  - (c) în cazul în care un drept de capacitate este anulat în conformitate cu articolul 29 alineatul (3);
  - (d) atunci când se modifică acordurile-cadru în conformitate cu articolul 33 alineatul (7);
  - (e) utilizarea derogărilor în conformitate cu articolul 37 alineatul (5).
- (3) Nivelul penalității se stabilește între un nivel minim și un nivel maxim, astfel cum se prevede în anexa IV. Administratorii de infrastructură stabilesc în documentul de referință al rețelei nivelurile penalității care trebuie să fie plătite de administratorul de infrastructură și de solicitant, sub rezerva aprobării de către organismul de reglementare.
- (4) Penalitatea datorată de un administrator de infrastructură nu se diferențiază în funcție de segmentul de piață al serviciului feroviar. Penalitatea datorată de un solicitant se diferențiază în funcție de segmentul de piață al serviciului feroviar.

- (5) Penalitatea poate fi modulată cu un factor cuprins între 0,1 și 2, în funcție de impactul modificării și în conformitate cu următoarele criterii:
- (a) momentul notificării modificării;
  - (b) în cazul în care modificarea este cauzată de administratorul de infrastructură și există capacități alternative, calitatea capacităților alternative, sau
  - (c) în cazul în care modificarea este cauzată de solicitant, măsura în care capacitățile pot fi realocate și utilizate de un alt solicitant.

Modularea maximă poate fi aplicată numai în situațiile în care dreptul de capacitate este anulat.

- (6) Pe baza criteriilor stabilite la alineatul (5), ENIM elaborează orientări pentru aplicarea modulării și le include în cadrul european de gestionare a capacităților.

Administratorul de infrastructură stabilește nivelurile de modulare pe baza orientărilor respective.

- (7) Administratorul de infrastructură stabilește în documentul de referință al rețelei nivelurile de modulare care trebuie să fie aplicate penalităților datorate de administratorul de infrastructură și de solicitant, sub rezerva aprobării de către organismul de reglementare.

- (8) În cazul unui drept de capacitate multirețea, penalitatea totală se calculează prin însumarea cuantumului penalităților, inclusiv modularea, în fiecare rețea, luând în considerare:
- (a) obligația de a plăti penalitatea către solicitant se aplică administratorului de infrastructură care este responsabil de modificarea dreptului de capacitate, ținând seama de dreptul de capacitate în ansamblul său; penalitatea datorată de administratorul de infrastructură este de trei ori mai mare decât nivelul penalității datorate în propria sa rețea, dar nu mai mare decât suma penalităților pentru întregul drept de capacitate;
  - (b) obligația de a plăti penalitatea către administratorii de infrastructură se aplică solicitantului care a solicitat modificarea, ținând seama de dreptul de capacitate în ansamblul său; penalitatea se plătește administratorilor de infrastructură în cauză, în funcție de partea lor corespunzătoare din dreptul de capacitate multirețea.
- (9) Un administrator de infrastructură sau un solicitant are dreptul de a sesiza organismul de reglementare responsabil în ceea ce privește modificarea unui drept de capacitate sau plata unei penalități. Organismul de reglementare ia o decizie fără întârziere, cel târziu în termen de o lună de la colectarea tuturor informațiilor necesare pentru a evalua cauza modificării.

- (10) În cazul unui drept de capacitate monoreșea, dreptul de decizie îi revine organismului de reglementare al statelor membre ale dreptului de capacitate.

În cazul drepturilor de capacitate multireșea, dreptul de decizie îi revine organismului de reglementare responsabil de administratorul de infrastructură care acționează ca punct unic de contact în temeiul articolului 30.

Organismele de reglementare informează ENRRB și se pot consulta cu ENRRB cu privire la astfel de decizii. Atunci când este consultată, ENRRB oferă consiliere organismelor de reglementare pentru a se asigura că deciziile respective sunt coerente și se bazează pe principii general recunoscute.

- (11) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 75 pentru a modifica anexa IV în vederea adaptării nivelurilor minim și maxim ale penalității la rata inflației. Revizuirea nivelului penalităților se efectuează o dată la doi ani în raport cu rata inflației măsurată cu ajutorul indicelui european al prețurilor de consum publicat de Eurostat. Prima revizuire a nivelului penalităților se efectuează în 2033.

### *Articolul 43*

#### *Reprogramarea în contextul gestionării perturbărilor și al gestionării crizelor*

- (1) În cazul unei perturbări a rețelei menționate la articolul 48 sau al unei situații de criză menționate la articolul 49, administratorul sau administratorii de infrastructură în cauză depun toate eforturile pentru a reprograma traficul afectat de perturbare. În acest scop, administratorii de infrastructură alocă capacitățile de infrastructură feroviară ținând seama de orientările menționate la alineatul (2), pe baza planurilor de urgență elaborate în conformitate cu articolul 21 și în strânsă coordonare cu părțile interesate operaționale și, după caz, cu alte părți interesate implicate.
- (2) ENIM elaborează și adoptă orientări pentru gestionarea și alocarea capacităților de infrastructură feroviară în cazul unei perturbări a rețelei, astfel cum se menționează la articolul 48, și le include în cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier. În special, ENIM elaborează orientări cu privire la aplicarea gestionării perturbărilor și a principiului „primul sosit, primul servit”.

În cazul în care se aplică gestionarea perturbărilor, ENIM elaborează orientări privind procedurile care trebuie să fie aplicate și care implică, după caz, aplicarea mecanismului de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 38 și a mecanismului formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 39. ENIM include aceste orientări în cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46.

- (3) Administratorii de infrastructură și solicitanții pot încheia, în mod voluntar, acorduri care prevăd înlocuirea anumitor drepturi de capacitate în cazul unei perturbări a rețelei, astfel cum se menționează la articolul 48. Aceste acorduri se enumeră în planul de urgență prevăzut la articolul 21.
- (4) În cazul în care o perturbare a rețelei, astfel cum se menționează la articolul 48, afectează traficul în mai multe rețele, administratorii de infrastructură în cauză coordonează alocarea capacităților alternative în conformitate cu articolul 55 și țin seama de cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46.

### **Capitolul III**

## **Gestionarea traficului, a perturbărilor și a crizelor**

#### *Articolul 44*

#### *Gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor*

- (1) Administratorii de infrastructură realizează gestionarea traficului în conformitate cu prezentul regulament, cu Directiva (UE) 2016/797 și cu specificațiile prevăzute în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective.

În acest scop, administratorii de infrastructură realizează:

- (a) gestionarea traficului în condiții normale de exploatare, care implică gestionarea incidentelor care conduc la abateri minore de la graficul de circulație;

- (b) gestionarea perturbărilor pentru a remedia tulburarea semnificativă a funcționării rețelei care necesită o acțiune concertată în conformitate cu articolul 48;
  - (c) gestionarea traficului în situații de criză, astfel cum se menționează la articolul 49.
- (2) Atunci când gestionează traficul, administratorii de infrastructură respectă principiile prevăzute la articolul 2.

În special, administratorii de infrastructură reduc la minimum perturbările și impactul acestora asupra traficului feroviar și:

- (a) asigură o reacție rapidă și coordonată la perturbări, în special în cazul perturbărilor rețelei și al situațiilor de criză;
- (b) stabilizează și optimizează traficul feroviar pe întreaga durată a perturbărilor rețelei și a situațiilor de criză;
- (c) furnizează informații relevante, exacte și actualizate părților interesate operaționale și altor părți interesate, în special autorităților responsabile cu gestionarea situațiilor de criză din afara sectorului feroviar; informațiile respective sunt furnizate prin mijloacele adecvate, printre care și cele menționate la articolul 66.

## Articolul 45

### *Norme și proceduri pentru gestionarea traficului și gestionarea perturbărilor*

- (1) Administratorii de infrastructură instituie norme și proceduri pentru gestionarea abaterilor circulației trenurilor de la graficul de circulație. Normele și procedurile respective 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 44 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) din prezentul regulament.
- (2) Normele și procedurile menționate la alineatul (1) vizează reducerea la minimum a impactului global al abaterilor de la graficul de circulație asupra tuturor tipurilor de trafic 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 să fie aplicate într-o abordare bazată pe optimizare, și anume pe optimizarea unei funcții-țintă, cum ar fi reducerea la minimum a minutelor de întârziere sau a timpului necesar pentru revenirea la funcționarea normală, mai degrabă decât norme de prioritate explicite.
- (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, administratorul de infrastructură pune în aplicare planul de urgență elaborat în conformitate cu articolul 21. În cazul în care o perturbare are un impact potențial asupra traficului transfrontalier, administratorii de infrastructură în cauză cooperează între ei pentru a restabili traficul transfrontalier normal, în conformitate cu cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 46.

- (4) Atunci când stabilesc normele și procedurile menționate la alineatul (1), administratorii de infrastructură țin seama de cadrul european de coordonare a gestionării traficului transfrontalier, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 46. Aceștia explică, în documentul de referință al rețelei, motivul oricărei abateri de la normele și procedurile comune stabilite în cadrul european de coordonare a gestionării traficului transfrontalier, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor.
- (5) În caz de forță majoră și, dacă este absolut necesar, ca urmare a unui incident care face ca infrastructura feroviară să fie temporar inutilizabilă, drepturile de capacitate alocate pot fi retrase fără avertisment atât timp cât este necesar pentru repararea sistemului, depunându-se în același timp toate eforturile pentru oferirea de posibile alternative.
- Dacă consideră necesar, administratorul de infrastructură poate impune întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care acesta le consideră ca fiind cele mai adecvate pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.
- (6) În cazul unei anulări a capacităților, administratorii de infrastructură informează întreprinderile feroviare cu privire la gestionarea timpului lor, la evoluția reparațiilor și la posibilele alternative la capacitatea alocată.
- (7) Statele membre pot impune întreprinderilor feroviare să se implice în asigurarea aplicării și în monitorizarea conformității lor cu standardele și normele de siguranță.

## *Articolul 46*

### *Cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier*

- (1) Până la ... [22 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ENIM elaborează și adoptă un cadru european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier în conformitate cu principiile menționate la articolul 44, stabilind instrumente, metodologii și modalități procedurale comune pentru coordonarea dintre administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alte părți interesate operaționale și ținând seama de activitatea întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei instituite prin articolul 3 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (UE) 2021/2085. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de aceste instrumente, metodologii și modalități procedurale comune pentru coordonarea gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier.
- (2) La elaborarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE și la articolul 6 alineatul (2) din prezentul regulament, administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier. Aceștia explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la orientările referitoare la coordonarea stabilită în acest cadru.

- (3) ENIM publică un proiect de cadru european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier în vederea consultării ERP și a părților interesate operaționale. ERP și părțile interesate operaționale pot transmite răspunsurile la consultare în termen de trei luni de la publicarea proiectului respectiv.
- (4) Până la ... [16 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ENIM transmite către ENRRB proiectul final de cadru european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier. În termen de trei luni de la primirea proiectului de la ENIM, ENRRB transmite către ENIM o recomandare privind cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier. ENIM ține seama în cea mai mare măsură posibilă de această recomandare atunci când adoptă cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier.
- (5) Cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier include cel puțin elementele enumerate în anexa V și este actualizat atunci când este necesar pentru a se ține seama de experiența părților interesate operaționale, precum și de activitățile ENIM. La actualizarea cadrului european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier, ENIM se consultă cu ERP și cu părțile interesate operaționale și transmite către ENRRB un proiect în vederea obținerii unei recomandări, în conformitate cu alineatele (3) și (4).

- (6) Atunci când își exercită competențele în legătură cu documentul de referință al rețelei în conformitate cu articolul 56 alineatele (1) și (2) din Directiva 2012/34/UE, organismul de reglementare ține seama de recomandarea privind cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier adoptată de ENRRB, în conformitate cu alineatul (2) de la prezentul articol și fără a aduce atingere principiului independenței organismelor de reglementare.
- (7) Comisia este împuternicită, în conformitate cu articolul 74, să adopte acte de punere în aplicare de stabilire a cadrului european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier, astfel cum este definit la alineatul (5) de la prezentul articol.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 76 alineatul (2).

#### *Articolul 47*

#### *Coordonarea gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier*

Administratorii de infrastructură coordonează gestionarea traficului în conformitate cu articolul 55 și pe baza cadrului european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46.

Coordonarea asigură în special:

- (a) funcționarea cu perturbări minime a serviciilor de transport feroviar internațional atât în cadrul funcționării obișnuite, cât și în situații perturbate;
- (b) luarea în considerare în mod corespunzător a provocărilor specifice legate de tronsoanele transfrontaliere care rezultă, printre altele, din nivelul redus de interoperabilitate în ceea ce privește infrastructura, echipamentele tehnice și operațiunile, cerințele lingvistice și de formare referitoare la personal, formalitățile administrative sau la frontieră;
- (c) un schimb eficient de informații actualizate și relevante între administratorii de infrastructură, solicitanți, întreprinderile feroviare și alte părți interesate operaționale, precum și cu orice structuri relevante de guvernare la nivelul Uniunii în materie de gestionare a crizelor, după caz, inclusiv în conformitate cu articolul 66.

#### *Articolul 48*

##### *Perturbarea rețelei*

- (1) În cazul în care un incident conduce sau este susceptibil să conducă la restricții privind exploatarea rețelei care necesită acțiuni concertate din partea părților interesate operaționale pentru a asigura cea mai bună gestionare posibilă a traficului în timpul restricțiilor, administratorii de infrastructură afectați evaluează durata probabilă și impactul incidentului pe baza tuturor informațiilor disponibile și a experienței anterioare, ținând seama de metoda menționată la alineatul (7).

În cazul în care estimările privind durata probabilă și impactul incidentului îndeplinesc criteriile pentru declararea perturbărilor rețelei prevăzute în anexa VII, administratorii de infrastructură în cauză declară o perturbare a rețelei și pun în aplicare măsurile prevăzute la articolul 45.

- (2) În cazul în care perturbarea rețelei are sau este susceptibilă să aibă un impact asupra mai multor rețele, administratorul infrastructurii feroviare în cadrul căreia a avut loc perturbarea rețelei declară o perturbare multirețea și coordonează acțiunile în conformitate cu articolul 47, ținând seama de cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46.
- (3) În cazul în care perturbarea rețelei are un impact transfrontalier și are ca rezultat o întrerupere parțială sau totală a serviciilor pentru mai mult de 15 zile, administratorul de infrastructură prezintă coordonatorului rețelei un raport privind incidentul respectiv cât mai curând posibil după declararea perturbării în temeiul alineatului (1) sau (2) și furnizează informații actualizate o dată la 30 de zile pe întreaga durată a perturbării.

Raportul privind incidentul include informații cu privire la toate măsurile operaționale întreprinse pentru a asigura rute alternative și restabilirea serviciilor regulate.

Coordonatorul rețelei transmite raportul privind incidentul către ENIM, către coordonatorii europeni relevanți și, la cerere, către solicitanții în cauză.

- (4) Administratorul de infrastructură informează cât mai curând posibil părțile interesate cu privire la indisponibilitatea capacităților de infrastructură feroviară.

Statele membre pot impune administratorului de infrastructură să pună aceste informații la dispoziția autorității competente menționate la articolul 9 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2557.

Organismul de reglementare poate impune administratorului de infrastructură să îi pună la dispoziție aceste informații, în cazul în care consideră necesar acest lucru.

- (5) Coordonatorul rețelei colectează informații privind perturbările rețelei, analizează reacția, formulează concluzii cu privire la eficacitatea gestionării unor astfel de incidente, se consultă cu părțile interesate operaționale, ținând seama de orientările elaborate de ENIM în conformitate cu articolul 57 alineatul (2), și raportează către ENIM și către Grupul consultativ privind performanța.
- (6) ENIM ține seama de concluziile coordonatorului rețelei privind perturbările rețelei atunci când actualizează cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46.

- (7) ENIM definește o metodă de estimare a duratei probabile și a impactului perturbărilor rețelei asupra traficului, definește conținutul minim al raportului privind incidentul și furnizează un model de raport privind incidentul. ENIM include metoda, conținutul minim și modelul respectiv în cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46. Administratorii de infrastructură țin seama de metoda, conținutul minim și modelul respectiv.

#### *Articolul 49*

##### *Situații de criză*

- (1) În situații de criză sau în cazuri de risc iminent de apariție a unei situații de criză legate de siguranța publică, epidemii sanitare, dezastre naturale sau mediu, care au sau sunt susceptibile a avea un efect major asupra ofertei sau cererii de servicii de transport feroviar, statelor membre li se permite să aplice măsuri de urgență printre care se numără, prin derogare de la normele prezentului regulament și de la normele referitoare la alocarea capacităților de infrastructură feroviară prevăzute în capitolul IV secțiunea 3 din Directiva 2012/34/UE:
- (a) anularea drepturilor de capacitate fără penalități în conformitate cu articolul 42;
  - (b) principii, norme și proceduri alternative pentru gestionarea capacităților;
  - (c) proceduri alternative de gestionare a traficului;

- (d) utilizarea unor rute alternative;
- (e) modificarea planurilor de furnizare a capacităților.

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 de urgență existente elaborate în conformitate cu articolul 21. Statul membru respectiv coordonează aceste măsuri de urgență cu alte state membre în conformitate cu articolul 56.

Conținutul și durata măsurilor de urgență se limitează la ceea ce este strict necesar și proporțional pentru remedierea situației de criză în cauză.

- (2) Statul membru în cauză informează fără întârziere Comisia și ENIM cu privire la decizia sa de a aplica măsuri de urgență și cu privire la abrogarea acestor măsuri și prezintă o justificare și o descriere a măsurilor respective, precum și durata preconizată a aplicării lor. În cazul în care se aplică Regulamentul (UE) 2024/2747 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>19</sup>, statul membru în cauză notifică și biroului central de legătură pe care l-a desemnat în temeiul articolului 8 din regulamentul respectiv măsurile pe care le-a adoptat în temeiul prezentului articol.

---

<sup>19</sup> Regulamentul (UE) 2024/2747 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2024 de instituire a unui cadru de măsuri privind situațiile de urgență pe piața internă și reziliența pieței interne și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2679/98 al Consiliului (JO L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

- (3) Punctele focale desemnate în conformitate cu articolul 64 din prezentul regulament furnizează informații Comisiei, ENIM, altor administratori de infrastructură, autorității competente menționate la articolul 9 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2557 și altor părți interesate cu privire la măsurile de urgență și contribuie la coordonarea acestor măsuri.
- (4) În cazul în care măsurile de urgență au un impact semnificativ asupra traficului transfrontalier, administratorii de infrastructură se coordonează între ei în conformitate cu articolul 55, ținând seama în același timp de orientările elaborate de ENIM în conformitate cu articolul 57 alineatul (2). Atunci când se realizează coordonarea prin intermediul unor structuri de coordonare specifice în conformitate cu articolul 55 alineatul (2) litera (a), sunt implicate Comisia și statele membre în cauză.
- (5) În cazul în care măsurile de urgență au un impact semnificativ asupra traficului transfrontalier, organismele de reglementare și ENRRB transmit Comisiei, la cererea acesteia, avizul lor cu privire la măsurile de urgență, în termenul stabilit de aceasta. Comisia poate adopta decizii prin care să impună unui stat membru să abroge măsurile de urgență, dacă se consideră că acestea nu sunt necesare.
- (6) Statele membre furnizează informații actualizate atunci când este necesar sau la cererea Comisiei. Statele membre furnizează toate informațiile solicitate de Comisie cu privire la măsurile de urgență în termenele stabilite de aceasta.

- (7) Autoritățile publice responsabile cu gestionarea situațiilor de criză, inclusiv armata, agențiile de protecție civilă și altele, pot organiza exerciții de simulare a situațiilor de criză care intră în domeniul de aplicare al prezentului articol. În astfel de cazuri, administratorul de infrastructură alocă capacitățile în funcție de necesități și procedează inclusiv la anularea drepturilor de capacitate alocate dacă este necesar. Autoritățile publice în cauză fac obiectul unei penalități pentru modificarea drepturilor de capacitate, în conformitate cu principiile menționate la articolul 42.

#### *Articolul 50*

##### *Schimbul de informații privind gestionarea traficului*

- (1) Toate părțile interesate operaționale direct implicate în operarea unui serviciu de transport feroviar au drept de acces la informațiile prevăzute în anexa IX referitoare la acest serviciu de transport feroviar.

Părțile în cauză pot utiliza informațiile numai în sensul prezentului regulament, al Directivei (UE) 2016/797 și al actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective, cu excepția cazului în care se prevede altfel în acordurile de natură contractuală.

- (2) Administratorul de infrastructură pune la dispoziție informațiile în conformitate cu articolul 66.

- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 75 din prezentul regulament pentru a modifica anexa IX la prezentul regulament cu scopul de a se asigura că aceasta reflectă eventualele modificări ale specificațiilor tehnice de interoperabilitate prevăzute în actele de punere în aplicare relevante care sunt adoptate în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 și ținând seama de considerentele de planificare, operaționale, tehnice și comerciale ale părților interesate în cauză.

## **Capitolul IV**

### **Evaluarea performanței**

#### *Articolul 51*

##### *Principii generale pentru evaluarea performanței*

- (1) În conformitate cu articolul 7f litera (d) din Directiva 2012/34/UE, ENIM monitorizează și analizează comparativ performanța serviciilor de infrastructură feroviară furnizate de administratorii de infrastructură, ținând seama de principiile generale prevăzute la articolul 2 din prezentul regulament. În acest scop, ENIM cooperează, după caz, cu coordonatorii europeni, cu Grupul consultativ privind performanța și cu ENRRB.

- (2) Administratorii de infrastructură își stabilesc în planul de afaceri menționat la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE propriile obiective de performanță în conformitate cu criteriile și procedurile menționate la articolul 52 alineatul (5) litera (c) din prezentul regulament, ținând seama de orice obiective stabilite în acordurile de natură contractuală menționate la articolul 30 alineatul (2) din directiva respectivă. Printre obiectivele respective se numără valorile-țintă stabilite la articolul 19 alineatul (1) literele (a) și (b) din Regulamentul (UE) 2024/1679.
- (3) Administratorii de infrastructură instituie și aplică proceduri de monitorizare și raportare cu privire la progresele înregistrate în atingerea obiectivelor de performanță, de identificare a cauzelor deficiențelor în materie de performanță împreună cu părțile interesate operaționale și de concepere și punere în aplicare a unor măsuri de remediere în vederea îmbunătățirii performanței. Procedurile respective țin seama de cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 52 din prezentul regulament.
- (4) Administratorii de infrastructură monitorizează, de asemenea, performanța serviciilor de transport feroviar atunci când este legată de propriile obiective de performanță.

## Articolul 52

### *Cadrul european de evaluare a performanței*

- (1) Până la ... [26 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ENIM elaborează și adoptă un „cadru european de evaluare a performanței” care stabilește instrumente, metodologii și modalități procedurale comune, ținând seama de principiile prevăzute la articolul 2 alineatul (4) și la articolul 44 alineatul (2) din prezentul regulament și de prioritățile operaționale prevăzute la articolul 19 din Regulamentul (UE) 2024/1679, precum și de actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 15 alineatul (6) din Directiva 2012/34/UE. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de aceste instrumente, metodologii și modalități procedurale comune atunci când efectuează evaluarea performanței.
- (2) La elaborarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE și la articolul 6 alineatul (2) din prezentul regulament, administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de cadrul european de evaluare a performanței. Aceștia explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la instrumentele, metodologiile și modalitățile procedurale comune stabilite în cadrul respectiv.
- (3) ENIM publică un proiect de cadru european de evaluare a performanței în vederea consultării cu ERP și cu părțile interesate operaționale. ERP și părțile interesate operaționale pot transmite răspunsurile la consultare în termen de trei luni de la publicarea proiectului de cadru european de evaluare a performanței.

- (4) Până la ... [20 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ENIM transmite către ENRRB un proiect final de cadru european de evaluare a performanței. În termen de trei luni de la primirea proiectului final, ENRRB transmite către ENIM o recomandare privind cadrul european de evaluare a performanței. ENIM ține seama în cea mai mare măsură posibilă de recomandarea respectivă atunci când adoptă cadrul european de evaluare a performanței.
- (5) Cadrul european de evaluare a performanței acoperă cel puțin domeniile de performanță stabilite în anexa VII. Acesta include în special:
- (a) o listă a aspectelor prioritare în materie de performanță care trebuie să fie abordate în domeniile de performanță stabilite în anexa VIII;
  - (b) indicatori de performanță care permit monitorizarea progreselor înregistrate în ceea ce privește aspectele legate de performanță, inclusiv metodologia și cerințele în materie de date pentru calcularea acestor indicatori;
  - (c) criterii și proceduri pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul administratorilor de infrastructură;
  - (d) proceduri de monitorizare și evaluare a elementelor de la literele (a), (b) și (c), precum și a punerii în aplicare a măsurilor corective și a realizării obiectivelor de performanță.

- (6) Cadrul european de evaluare a performanței se actualizează atunci când este necesar pentru a se ține seama de experiența părților interesate operaționale, precum și de activitățile ENIM. La actualizarea cadrului european de evaluare a performanței, ENIM se consultă cu ERP și cu părțile interesate operaționale și transmite către ENRRB un proiect în vederea obținerii unei recomandări, în conformitate cu alineatele (3) și (4).
- (7) Atunci când își exercită competențele în legătură cu documentul de referință al rețelei în conformitate cu articolul 56 alineatele (1) și (2) din Directiva 2012/34/UE, organismul de reglementare ține seama de recomandarea privind cadrul european de evaluare a performanței adoptată de ENRRB, în conformitate cu alineatul (4) și fără a aduce atingere principiului independenței organismelor de reglementare.
- (8) Comisia este împuternicită, în conformitate cu articolul 74, să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească cadrul european de evaluare a performanței. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 76 alineatul (2).

## Articolul 53

### *Raportul european de evaluare a performanței*

- (1) Fără a aduce atingere articolului 15 din Directiva 2012/34/UE și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, ENIM întocmește și publică, până la ... [38 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], un raport european de evaluare a performanței pe baza cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 52 din prezentul regulament. ENIM întocmește și publică anual o versiune actualizată a raportului.
- (2) Grupul consultativ privind performanța elaborează o secțiune de sine stătătoare a raportului european de evaluare a performanței în care prezintă o evaluare a performanței serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, recomandări privind aspectele legate de performanță care trebuie să fie abordate cu prioritate și recomandări privind măsuri de îmbunătățire a performanței. ENIM include secțiunea respectivă în raportul menționat la alineatul (1).
- (3) Raportul european de evaluare a performanței acoperă cel puțin liniile incluse în coridoarele europene de transport și cuprinde informațiile menționate la articolul 54 alineatul (3) litera (g) din Regulamentul (UE) 2024/1679. Informațiile prezentate sunt suficient de detaliate în ceea ce privește acoperirea geografică și acoperă o perioadă de timp suficient de lungă pentru a permite interpretări semnificative.
- (4) Raportul european de evaluare a performanței cuprinde o secțiune specifică privind rezultatele coordonării dintre administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 55 și privind mecanismul de consultare menționat la articolul 57.

## Articolul 54

### *Grupul consultativ privind performanța*

- (1) În conformitate cu procedura menționată la articolul 76 alineatul (2), Comisia poate înființa sau desemna un organism imparțial și competent care să acționeze în calitate de Grup consultativ privind performanța. Grupul consultativ privind performanța este instituit sub forma unui grup de experți independent și imparțial. Membrii acestuia sunt numiți pe baza meritelor, urmărindu-se totodată să se asigure o combinație adecvată de competențe și experiență relevante pentru gestionarea capacității feroviare, a traficului, a perturbărilor și a crizelor. Grupul consultativ privind performanța este format din cel mult nouă membri. Membrii grupului sunt numiți de Comisie. Grupul se reunește cel puțin de patru ori pe an. Activitatea Grupului consultativ privind performanța este finanțată de Comisie.

Membrii Grupului consultativ privind performanța sunt numiți pentru un mandat de patru ani, care poate fi reînnoit de două ori.

- (2) Grupul consultativ privind performanța îndeplinește următoarele sarcini:
- (a) formulează recomandări adresate ENIM cu privire la stabilirea și revizuirea cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 52, inclusiv cu privire la domeniile de performanță, aspectele legate de performanță care trebuie să fie abordate în cadrul fiecărui domeniu de performanță, precum și cu privire la armonizarea metodologiilor, a proceselor, a criteriilor și a definițiilor pentru colectarea și analizarea datelor referitoare la performanță și la indicatorii de performanță;

- (b) formulează recomandări adresate ENIM, ENRRB, administratorilor de infrastructură, solicitanților, organismelor de reglementare, autorităților statelor membre și, după caz, altor părți interesate referitoare la măsuri corective privind gestionarea capacităților, gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor;
  - (c) examinează rezultatele proiectului de raport european de evaluare a performanței și elaborează secțiunea de sine stătătoare menționată la articolul 53 alineatul (2);
  - (d) formulează avize și recomandări referitoare la performanța serviciilor de infrastructură feroviară în legătură cu strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, cu planul de afaceri menționat la articolul 8 alineatul (3) din directiva respectivă, cu acordurile de natură contractuală menționate la articolul 30 alineatul (2) din directiva respectivă și cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35 din directiva respectivă;
  - (e) oferă consiliere coordonatorilor europeni cu privire la aspecte legate de performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar.
- (3) ENIM, coordonatorul rețelei, administratorii de infrastructură, organismele de reglementare, ENRRB și, după caz, alte părți interesate cooperează cu Grupul consultativ privind performanța, în special prin furnizarea de informații referitoare la performanță, din proprie inițiativă sau la cererea Grupului consultativ privind performanța, și depun toate eforturile pentru a ține seama de recomandările acestuia în activitatea lor de management al performanței feroviare.

- (4) Atunci când tratează informații furnizate de părțile interesate relevante sau de Comisie, Grupul consultativ privind performanța respectă confidențialitatea secretelor comerciale.

## **Capitolul V**

### **Rețeaua europeană de coordonare**

#### *Articolul 55*

##### *Coordonarea între administratorii de infrastructură*

- (1) Administratorii de infrastructură se coordonează între ei și cu alte părți interesate relevante în ceea ce privește responsabilitățile și sarcinile care le sunt încredințate în temeiul prezentului regulament.
- (2) În special, administratorii de infrastructură:
- (a) stabilesc structuri organizaționale, proceduri și instrumente, după caz, inclusiv instrumentele digitale menționate la articolul 66;
  - (b) se coordonează la nivelul geografic cel mai adecvat, inclusiv la nivelul coridoarelor europene de transport, implicând entitățile care sunt cele mai în măsură să obțină rezultate eficace și eficiente, în conformitate cu principiul subsidiarității;
  - (c) cooperează cu alți administratori de infrastructură prin intermediul punctelor focale desemnate menționate la articolul 64;

- (d) implică ENIM sau coordonatorul rețelei, după caz, în chestiunile care au relevanță pentru Uniune;
  - (e) ori de câte ori activitățile de coordonare implică mai mulți actori, desemnează o entitate principală care să raporteze către ENIM și să fie responsabilă de organizarea activităților de consultare în conformitate cu articolul 57;
  - (f) supun atenției ENIM cazurile în care nu se pot obține rezultatele convenite;
  - (g) evaluează performanța în materie de activități de coordonare în conformitate cu capitolul IV.
- (3) Coordonarea poate fi pusă în aplicare la mai multe niveluri, în special pentru chestiunile în privința cărora coordonarea este necesară atât la nivelul Uniunii, cât și într-o arie geografică mai specifică.
- (4) În cazul în care ENIM sau coordonatorul rețelei este implicat în coordonare, acesta se asigură că aspectele transfrontaliere sunt luate în considerare în mod corespunzător.

- (5) Coordonarea vizează toate tronsoanele și nodurile care fac parte din coridoarele europene de transport.

Administratorii de infrastructură pot extinde coordonarea la linii suplimentare, sub rezerva unui acord între toți administratorii de infrastructură în cauză.

- (6) Coordonarea referitoare la alocarea drepturilor de capacitate multirețea în conformitate cu articolul 30 vizează toate rețelele administratorilor de infrastructură care sunt membri ai ENIM.

#### *Articolul 56*

##### *Coordonarea între statele membre*

- (1) În scopul promovării traficului internațional feroviar de călători și de marfă, statele membre se coordonează între ele pentru a asigura coerența dintre orientările strategice și cerințele naționale adoptate de fiecare stat membru în conformitate cu articolul 4. În special, statele membre definesc și publică procedurile și calendarul pentru această coordonare.

- (2) În sensul alineatului (1), statele membre, în special:
- (a) se coordonează la nivelul geografic cel mai adecvat și, în măsura posibilului, în contextul forurilor existente, pentru a obține rezultate eficace și eficiente, în special la nivelul coridoarelor europene de transport;
  - (b) implică coordonatorii europeni, după caz, în special la înregistrarea de progrese cu privire la prioritățile operaționale prevăzute la articolul 19 din Regulamentul (UE) 2024/1679;
  - (c) invită Comisia în cazul unor chestiuni în privința cărora este necesară coordonarea la nivelul Uniunii sau în alte cazuri relevante.

#### *Articolul 57*

##### *Mecanismul de consultare pentru chestiuni europene și transfrontaliere*

- (1) Administratorii de infrastructură asigură o consultare adecvată și periodică cu părțile interesate cu privire la aspectele europene și transfrontaliere. În acest scop, aceștia iau în considerare orientările elaborate de ENIM menționate la alineatul (2).

- (2) ENIM elaborează, adoptă și pune în aplicare orientări cu scopul de a asigura o consultare adecvată și periodică cu părțile interesate cu privire la aspectele europene și transfrontaliere și include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților, în cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46 și în cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 52. Orientările respective sunt elaborate, după consultarea cu ERP, și puse în aplicare cu sprijinul coordonatorului rețelei și cu implicarea punctelor focale desemnate de administratorii de infrastructură în temeiul articolului 64.
- (3) În cazul în care ENIM elaborează și adoptă un aviz sau o recomandare, fără legătură cu cadrul european de gestionare a capacităților, cu cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier sau cu cadrul european de evaluare a performanței, care ar putea avea un impact substanțial asupra solicitanților, a altor părți interesate operaționale sau a altor părți interesate, ENIM publică un proiect în vederea consultării cu părțile în cauză, inclusiv cu ERP. Părțile în cauză au la dispoziție șase săptămâni pentru a oferi feedback cu privire la proiectul de aviz sau de recomandare. Autoritățile statelor membre sunt implicate atunci când este necesar.

- (4) Atunci când elaborează orientările menționate la alineatul (2) și când adoptă avizul final sau recomandarea finală menționate la alineatul (3), ENIM ține seama de feedbackul oferit de părțile în cauză. În cazul în care decide să nu ia în considerare elemente semnificative ale feedbackului primit, ENIM își motivează decizia.

#### *Articolul 58*

#### *Organizarea ENIM*

- (1) În înțelesul prezentului regulament, Rețeaua europeană a administratorilor de infrastructură (ENIM) menționată în Directiva 2012/34/UE este organizată în concordanță cu prezentul articol.
- (2) Membrii ENIM pun la dispoziția ENIM resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale.
- (3) Toți administratorii de infrastructură care sunt responsabili de liniile care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și din rețeaua TEN-T centrală extinsă sunt membri ai ENIM. Alți administratori de infrastructură incluși în gestionarea strategică a capacităților în temeiul articolului 14 pot fi membri ai ENIM. Fiecare membru numește un reprezentant și un supleant.
- (4) Administratorii de infrastructură care nu sunt responsabili de liniile menționate la alineatul (3) și ca atare nu sunt membri ai ENIM pot participa la deliberările ENIM în calitate de observatori fără drept de vot. Aceștia pot prezenta contribuții spre examinare de către ENIM.

- (5) Administratorii de infrastructură responsabili de liniile care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și din rețeaua TEN-T centrală extinsă a statelor care sunt membre ale Asociației Europene a Liberului Schimb (AELS) și a părților din Europa de Sud-Est la Tratatul de instituire a Comunității transporturilor semnat de Uniune în conformitate cu Decizia (UE) 2017/1937 a Consiliului au dreptul de a deveni membri ai ENIM, cu condiția ca statele sau părțile respective să aplice prezentul regulament în temeiul unui acord internațional încheiat cu Uniunea și în conformitate cu modalitățile de participare stabilite în cadrul unui astfel de acord.
- (6) ENIM poate invita ad-hoc administratori de infrastructură din țări terțe care nu intră sub incidența alineatului (5) și care gestionează linii de cale ferată din rețeaua TEN-T centrală și din rețeaua TEN-T centrală extinsă, în calitate de observatori.
- (7) ENIM adoptă și publică regulamentul său de procedură, sub rezerva aprobării de către Comisie. ENIM își organizează activitățile în conformitate cu respectivul regulament de procedură.
- (8) ENIM ia decizii cu o majoritate de două treimi. În cazul în care acest lucru este specificat în regulamentul de procedură, ENIM poate lua anumite decizii cu majoritate simplă. Toți membrii dintr-un stat dispun împreună de un singur vot. În absența reprezentantului unui membru, supleantul este autorizat să exercite dreptul de vot.
- (9) ENIM se reunește la intervale regulate. Își alege un președinte din rândul membrilor săi.

- (10) Comisia este membru fără drept de vot în cadrul ENIM. Aceasta sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.
- (11) ENIM își stabilește programul de lucru. Programul de lucru acoperă o perioadă cuprinsă între doi și cinci ani. Urmând orientările menționate la articolul 57, ENIM se consultă cu privire la proiectul de program de lucru cu ERP, cu solicitantii și cu alte părți interesate operaționale, precum și cu Comisia, cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA), cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și, după caz, cu alte părți interesate. Părțile în cauză au la dispoziție patru săptămâni pentru a oferi feedback cu privire la proiectul de program de lucru.

#### *Articolul 59*

#### *Responsabilitățile ENIM*

- (1) Pe lângă sarcinile prevăzute la articolul 7f din Directiva 2012/34/UE, ENIM este responsabilă pentru toate sarcinile care îi sunt atribuite în temeiul prezentului regulament. În special, aceasta:
- (a) adoptă cadrul european de gestionare a capacităților;
  - (b) adoptă cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier, menționat la articolul 46 din prezentul regulament;

- (c) adoptă cadrul european de evaluare a performanței, menționat la articolul 52 din prezentul regulament;
  - (d) adoptă o structură comună pentru documentul de referință al rețelei și un calendar comun pentru consultări, menționate la articolul 65 din prezentul regulament;
  - (e) adoptă avize și recomandări adresate administratorilor de infrastructură în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament și din proprie inițiativă;
  - (f) adoptă avize și recomandări adresate administratorilor de infrastructură în cazurile menționate la articolul 55 alineatul (2) litera (f) din prezentul regulament;
  - (g) organizează, cu contribuția coordonatorului rețelei, coordonarea dintre administratorii de infrastructură în conformitate cu articolele 55 și 64 din prezentul regulament.
- (2) ENIM nu are competențe de elaborare a politicilor sau de reglementare.
- (3) ENIM poate înființa grupuri de lucru.

*Articolul 60*  
*Transparența ENIM*

- (1) ENIM se asigură că informațiile privind aderarea la rețea, metodele sale de operare și toate informațiile relevante privind activitatea sa sunt puse la dispoziția publicului pe site-ul său. ENIM include datele de contact ale grupurilor de coordonare specifice instituite de administratorii de infrastructură, precum și trimiteri la instrumentele și procedurile de coordonare în conformitate cu articolul 55.
- (2) ENIM invită la reuniunile sale coordonatorii europeni și, după caz, reprezentanți ai ERP, reprezentanți ai statelor membre în cadrul ERA și reprezentanți ai altor organisme, pentru a discuta chestiuni legate de dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru a asigura cooperarea cu coordonatorii europeni, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2024/1679.

*Articolul 61*  
*Coordonatorul rețelei*

- (1) Până la ... [șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ENIM numește o entitate imparțială și competentă care să îndeplinească funcțiile menționate la articolul 62. Această entitate este desemnată coordonatorul rețelei.

Membrii ENIM pun la dispoziția coordonatorului rețelei resursele de care acesta are nevoie pentru a-și îndeplini sarcinile.

Regulamentul de procedură al ENIM, astfel cum este menționat la articolul 58 alineatul (7), stabilește:

- (a) termenele și condițiile de numire a coordonatorului rețelei și de retragere a numirii;
  - (b) procedura pentru atribuirea oricăror atribuții și sarcini suplimentare coordonatorului rețelei; și
  - (c) modalitățile de monitorizare și evaluare a activității acestuia.
- (2) Coordonatorul rețelei își îndeplinește sarcinile în mod imparțial, transparent și eficient din punctul de vedere al costurilor. În acest scop, coordonatorul rețelei transmite către 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. ENIM aprobă programul anual de lucru și raportul anual înainte ca acestea să fie adoptate de coordonatorul rețelei.

#### *Articolul 62*

##### *Sarcinile coordonatorului rețelei*

Coordonatorul rețelei îndeplinește următoarele sarcini în sprijinul ENIM:

- (a) asigură secretariatul și pregătește reuniunile, documentele, deciziile și avizele ENIM;
- (b) contribuie la pregătirea cadrului european de gestionare a capacităților, a cadrului european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46 și a cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 52;

- (c) contribuie la coordonarea operațională între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 55;
- (d) identifică normele, procedurile și instrumentele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, care sunt adoptate la nivel național sau la nivel de administrator de infrastructură și care creează obstacole pentru serviciile de transport feroviar multirețea, astfel cum se prevede în prezentul regulament, și propune ENIM metode de facilitare a serviciilor de transport feroviar transfrontalier;
- (e) contribuie la coordonarea între administratorii de infrastructură în ceea ce privește planificarea strategică a capacităților în conformitate cu articolul 16 prin elaborarea unor modele specifice de grafic de circulație care să faciliteze trasele competitive multirețea pe distanțe lungi;
- (f) acționează ca punct de contact în numele administratorilor de infrastructură pentru solicitările de informații legate de planificarea și alocarea capacităților, în special în ceea ce privește eventualele cereri de capacitate sau cererile de informații sau puncte de contact în legătură cu incidentele feroviare și cu restricțiile temporare de capacitate;
- (g) acționează ca prim punct de contact pentru părțile interesate care doresc să utilizeze serviciile de transport feroviar, comunicând părților interesate datele de contact ale actorilor relevanți, cum ar fi administratorii de infrastructură și alte părți interesate operaționale;

- (h) acționează ca punct de contact în numele ENIM pentru solicitanți și alte părți interesate operaționale cu privire la aspecte care nu sunt reglementate în mod explicit de prezentul regulament, referitoare mai ales la inițierea sau modificarea serviciilor de transport feroviar transfrontalier sau la organizarea de sprijin pentru activități ad-hoc, în special pentru a aborda situațiile de criză menționate la articolul 49;
- (i) oferă servicii, în special în materie de instrumente digitale și informatice, la cerere, pentru a îmbunătăți serviciile de transport feroviar și a stimula traficul feroviar transeuropean.

### *Articolul 63*

#### *Organizarea ERP*

- (1) Până la ... [șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], părțile interesate operaționale, altele decât administratorii de infrastructură, pot prezenta Comisiei o propunere de instituire a ERP pentru a facilita schimburile de informații și consultarea lor cu ENIM. Scopul ERP este de a asigura desfășurarea unei consultări eficiente a sectorului feroviar în ce privește ENIM.

O astfel de propunere include regulamentul de procedură al ERP, care stabilește modalitățile de lucru și criteriile pentru selectarea și reînnoirea membrilor săi.

- (2) ERP permite o reprezentare echilibrată a intereselor tuturor părților interesate operaționale, altele decât administratorii de infrastructură.

Platforma ERP este deschisă participării pe baza unor criterii echitabile, transparente și nediscriminatorii.

- (3) În termen de două luni de la primirea unei propuneri în temeiul alineatului (1), Comisia, după audierea avizului ENRRB, evaluează dacă propunerea respectă cerințele prevăzute la alineatul (2), inclusiv dacă aceasta necesită modificări, după caz.

- (4) În urma evaluării în temeiul alineatului (3) și a adoptării oricăror modificări necesare ale propunerii, Comisia își comunică acordul cu privire la instituirea ERP.

Ulterior, ERP pune regulamentul său de procedură la dispoziția publicului pe site-ul său.

- (5) Instituirea ERP nu aduce atingere dreptului părților interesate operaționale, altele decât administratorii de infrastructură, de a răspunde în mod individual la cererile de consultare inițiate de ENIM și de administratorii de infrastructură.

- (6) ERP poate emite avize din proprie inițiativă.

- (7) ERP adresează Comisiei un raport anual privind activitățile sale. Acest raport se publică.

#### *Articolul 64*

##### *Punctele focale pentru coordonarea administratorilor de infrastructură*

- (1) Pentru a asigura coordonarea între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 55, administratorii de infrastructură desemnează puncte focale. Punctul focal acționează ca interfață centrală între organizația administratorului de infrastructură și celelalte entități implicate în activitățile de coordonare.
- (2) Administratorii de infrastructură informează fără întârziere ENIM cu privire la orice modificări în privința punctelor focale, în vederea includerii acestora în publicările de informații menționate la articolul 60 alineatul (1).

#### *Articolul 65*

##### *Structura comună și conținutul documentelor de referință ale rețelei și calendarul aferent acestora*

- (1) Până la ... [12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ENIM elaborează 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 V la prezentul regulament, precum și un calendar comun pentru consultarea cu părțile interesate cu privire la proiectul de document de referință al rețelei. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de această structură și de acest calendar atunci când elaborează documentul de referință al rețelei.

- (2) Până la ... [șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ENIM prezintă un proiect de structură comună pentru documentul de referință al rețelei, astfel cum este menționată la alineatul (1). În termen de trei luni de la primirea proiectului pregătit de ENIM, ENRRB transmite către ENIM o recomandare cu privire la structura comună respectivă. ENIM ține seama de recomandarea respectivă.
- (3) La elaborarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură ține seama în cea mai mare măsură posibilă de cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 7 din prezentul regulament, de cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46 din prezentul regulament și de cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 52 din prezentul regulament.
- (4) Administratorii de infrastructură explică în cadrul documentului de referință al rețelei motivul abaterii de la structura și calendarul menționate la alineatul (1) și de la cadrele europene menționate la alineatul (3) și informează organismul de reglementare competent și ENIM cu privire la motivul respectiv.

## Articolul 66

### *Digitalizarea gestionării capacităților și a traficului*

- (1) Administratorii de infrastructură se asigură că procesele de gestionare a capacităților și a traficului care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament sunt puse în aplicare prin intermediul unor instrumente digitale și servicii digitale.

Instrumentele de gestionare a capacităților utilizate de administratorii de infrastructură respectă cerințele privind procesul de planificare și alocare a capacităților prevăzute în capitolul II din prezentul regulament. Instrumentele digitale respectă cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2016/797 și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor și alinierea datelor la registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797. Administratorii de infrastructură pot continua să utilizeze instrumentele de gestionare a capacităților existente înainte de data aplicării menționată la articolul 81 alineatul (2) litera (d) din prezentul regulament, cu condiția ca instrumentele respective să le permită administratorilor de infrastructură să respecte cerințele de la prezentul paragraf.

- (2) Instrumentele digitale implementate și serviciile digitale furnizate:
- (a) asigură performanța și calitatea efective, inclusiv interoperabilitatea deplină, ale serviciilor pe care administratorii de infrastructură le furnizează solicitanților;

- (b) asigură transparența gestionării capacităților feroviare și a gestionării traficului pe parcursul tuturor etapelor acestora, inclusiv prin soluții în timp real care sunt elaborate împreună cu părțile interesate relevante și implementate în conformitate cu cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2016/797;
  - (c) reduc sarcina administrativă pentru solicitanți prin solicitarea fiecărei informații o singură dată și prin furnizarea de informații sau date într-un singur loc, inclusiv în ceea ce privește serviciile transfrontaliere.
- (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 acesteia, trebuie să fie modificate, ENIM și administratorii de infrastructură contribuie la dezvoltarea și întreținerea acestor specificații în cooperare cu ERA și cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și prin procesul menționat la articolul 5 din Directiva (UE) 2016/797.
- (4) Administratorii de infrastructură contribuie la activitatea întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei cu privire la aspecte care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. În acest scop, ENIM și administratorii de infrastructură asigură reprezentarea adecvată în cadrul grupului de coordonare pentru pilonul de sistem și al grupului de implementare menționate la articolul 96 și, respectiv, articolul 97 din Regulamentul (UE) 2021/2085.

- (5) Administratorii de infrastructură, părțile interesate operaționale și, după caz, operatorii de infrastructuri de servicii fac schimb de informații digitale referitoare la gestionarea capacităților și a traficului prin intermediul instrumentelor digitale și al serviciilor digitale care se bazează pe o arhitectură armonizată și care implică interfețe standardizate sau sisteme comune în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 și cu specificațiile adoptate în temeiul acesteia.

În cazul serviciilor de transport feroviar multirețea sau al serviciilor transfrontaliere, administratorii de infrastructură furnizează servicii digitale și informații digitale prin intermediul unei interfețe unice sau al unor sisteme comune dezvoltate și implementate sub coordonarea ENIM.

ENIM instituie un ghișeu unic pentru a permite solicitanților să solicite drepturi de capacitate multirețea într-un singur loc și în cadrul unei singure operațiuni.

- (6) Administratorii de infrastructură se asigură că instrumentele digitale și serviciile digitale menționate la alineatul (1) de la prezentul articol sunt operaționale în termenele prevăzute la articolul 81 din prezentul regulament. Coordonatorul rețelei furnizează instrumente și servicii digitale europene comune pentru gestionarea capacităților și a traficului, dezvoltate și implementate în conformitate cu alineatul (3) de la prezentul articol. În conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2016/796, ERA monitorizează implementarea sistemelor digitale și conformitatea acestora cu specificațiile tehnice de interoperabilitate, coordonează elaborarea și actualizarea acestor specificații și asistă Comisia în acest proces.

# Capitolul VI

## Supravegherea reglementară a gestionării capacităților și a gestionării traficului

### SECȚIUNEA 1

#### ORGANISME DE REGLEMENTARE

##### *Articolul 67*

##### *Responsabilitățile organismelor de reglementare*

- (1) În ceea ce privește chestiunile reglementate de prezentul regulament, se exercită funcțiile și competențele organismului de reglementare prevăzute la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE. În special, organismul de reglementare monitorizează activitățile administratorilor de infrastructură prevăzute în capitolele II-V din prezentul regulament și verifică respectarea prezentului regulament din proprie inițiativă și pentru a preveni discriminarea solicitanților.
- (2) Un solicitant, inclusiv o autoritate națională, regională sau locală responsabilă de serviciile de transport feroviar, are dreptul de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE, dacă consideră că a fost tratată în mod inechitabil, discriminată sau vătămată în orice alt mod de către administratorul de infrastructură atunci când acesta a desfășurat activitățile prevăzute în capitolele II-V din prezentul regulament.

**SECȚIUNEA 2**  
**REȚEAUA EUROPEANĂ A ORGANISMELOR DE REGLEMENTARE**  
**ÎN DOMENIUL FERROVIAR**

*Articolul 68*

*Cooperarea organismelor de reglementare în cadrul ENRRB*

- (1) În scopul îndeplinirii responsabilităților care le revin în temeiul prezentului regulament, organismele de reglementare cooperează în cadrul ENRRB instituite în temeiul articolului 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 în conformitate cu alineatul (6) de la prezentul articol.

Atunci când acționează în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament, ENRRB are sarcinile și responsabilitățile prevăzute în prezenta secțiune și își organizează activitatea astfel cum se prevede în prezenta secțiune.

- (2) În cazul unei plângeri sau al unei investigații din proprie inițiativă cu privire la o chestiune care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care afectează accesul la rețelele feroviare sau utilizarea acestora în mai multe state membre, organismul de reglementare în cauză informează ENRRB și Comisia cu privire la plângere sau la investigație.

- (3) Un organism de reglementare poate transmite către ENRRB orice chestiune, plângere sau investigație relevantă, în vederea unui schimb de opinii sau a adoptării unui aviz ori a unei recomandări.
- (4) Atunci când iau decizii cu privire la chestiuni care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care afectează accesul la rețelele feroviare sau utilizarea acestora în mai multe state membre, organismele de reglementare în cauză cooperează sub coordonarea ENRRB pentru a asigura coerența deciziilor lor respective. În acest scop, organismele de reglementare în cauză își îndeplinesc funcțiile în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol și cu articolul 56 din Directiva 2012/34/UE. Acestea iau în considerare toate avizele și recomandările relevante adoptate de ENRRB și transmit aceste decizii ENRRB.
- (5) În cazul în care un organism de reglementare adoptă o decizie care se abate de la un aviz sau de la 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 și include explicația relevantă în decizia sa.
- (6) Organismele de reglementare consultate de ENRRB răspund în termenele stabilite de ENRRB și, la cererea acesteia, furnizează toate informațiile pe care au dreptul să le solicite în temeiul legislației lor naționale. Informațiile respective pot fi utilizate numai în scopul activităților desfășurate de organismele de reglementare în conformitate cu prezentul regulament.

- (7) Administratorii de infrastructură furnizează fără întârziere toate informațiile care sunt necesare în scopul soluționării plângerii sau investigației menționate la prezentul articol și care sunt solicitate de organismul de reglementare al statului membru în care este situat administratorul de infrastructură. Organismele de reglementare au dreptul de a solicita informații din partea ENIM cu privire la investigațiile care țin de competența lor. Organismele de reglementare au dreptul de a transfera aceste informații către ENRRB.
- (8) Organismele de reglementare din domeniul feroviar asigură resursele necesare pentru funcționarea ENRRB.

#### *Articolul 69*

#### *Organizarea și structura ENRRB*

În sensul prezentului regulament, organizarea ENRRB cuprinde:

- (a) un Consiliu al organismelor de reglementare (denumit în continuare „consiliul”);
- (b) un secretariat.

Organismele de reglementare asigură funcționarea secretariatului.

## *Articolul 70*

### *Sarcinile și responsabilitățile ENRRB*

- (1) Pe lângă sarcinile care îi revin în temeiul Directivei 2012/34/UE, ENRRB are și sarcinile și responsabilitățile prevăzute în prezentul regulament. ENRRB face publice avizele sau recomandările pe care le adoptă. ENRRB nu are competențe de elaborare a politicilor sau de reglementare.
- (2) Dacă este cazul, ENRRB coordonează toate activitățile de cooperare ale organismelor de reglementare din domeniul feroviar, astfel cum se prevede la articolul 68, și promovează alinierea deciziilor organismelor de reglementare în ceea ce privește serviciile de transport feroviar transfrontalier.
- (3) Părțile interesate operaționale pot informa ENRRB cu privire la chestiuni care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care pot afecta accesul la infrastructura feroviară sau utilizarea acesteia în mai multe state membre. În cazul în care primește astfel de informații, ENRRB le transferă fără întârziere organismului sau organismelor de reglementare competente.

ENRRB poate decide să adopte un aviz sau o recomandare cu privire la astfel de chestiuni. În astfel de cazuri, ENRRB informează imediat organismele de reglementare în cauză cu privire la intenția sa în acest sens.

- (4) ENRRB transmite avizul sau recomandarea sa organismelor de reglementare în cauză în termen de patru săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante cu privire la chestiunea în cauză. ENRRB poate prelungi termenul pentru chestiuni deosebit de complexe.

- (5) ENRRB poate adopta avize și recomandări cu privire la deciziile luate de ENIM sau de coordonatorul rețelei, în urma cererilor din partea solicitanților sau din proprie inițiativă. Atunci când adoptă un aviz sau o recomandare în temeiul prezentului alineat, ENRRB informează organismele de reglementare în cauză.
- (6) ENRRB elaborează principii și practici comune pentru adoptarea, de către organismele de reglementare, a deciziilor pe care organismele respective sunt împuternicite să le ia în temeiul prezentului regulament.
- (7) ENRRB prezintă Comisiei avizele sau recomandările sale cu privire la eventualele deficiențe ale procesului de coordonare menționat la articolul 16 și, la cererea Comisiei, cu privire la măsurile de urgență adoptate de statele membre care au un impact semnificativ asupra traficului transfrontalier, astfel cum se menționează la articolul 49 alineatul (5).
- (8) ENRRB transmite către ENIM avizul sau recomandarea sa cu privire la orientările elaborate de ENIM privind circumstanțele care conduc la aplicarea de penalități, astfel cum se menționează la articolul 42 alineatul (6).
- (9) ENRRB poate emite avize din proprie inițiativă cu privire la chestiuni care intră în sfera sa de competență.

## *Articolul 71*

### *Componența și organizarea consiliului*

- (1) Organismele de reglementare din fiecare stat membru care are o rețea feroviară utilizată sunt membre ale consiliului. Ele numesc un reprezentant și un supleant în cadrul consiliului.

Comisia este membru fără drept de vot al consiliului și numește un reprezentant și un supleant în cadrul consiliului.

- (2) Membrii consiliului și supleanții acestora acționează independent și obiectiv în interesul Uniunii, indiferent de orice interese naționale sau personale specifice. Aceștia nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni din partea niciunui guvern, instituție, persoană sau organism.
- (3) Secretariatul ENRRB face publică o listă actualizată a membrilor consiliului și a supleanților acestora, împreună cu declarațiile lor de interese și datele lor de contact.
- (4) Consiliul adoptă și publică regulamentul său de procedură, sub rezerva aprobării de către Comisie. Regulamentul de procedură poate stabili modalități de vot mai detaliate, în special procedura de vot în chestiuni urgente.
- (5) Consiliul adoptă decizii cu o majoritate de două treimi a membrilor săi, cu excepția cazului în care se prevede altfel în regulamentul de procedură. Fiecare membru dispune de un singur vot. În absența reprezentantului unui membru, supleantul este autorizat să exercite dreptul de vot.

- (6) Consiliul este coprezidat de Comisie și de o persoană aleasă de consiliu din rândul membrilor săi. Comisia este copreședinte permanent al consiliului, iar celălalt copreședinte este ales pentru o perioadă de doi ani.
- (7) Secretariatul asigură serviciile necesare pentru organizarea reuniunilor și a activității consiliului.
- (8) În conformitate cu regulamentul de procedură al consiliului, acesta poate decide să înființeze grupuri de lucru pentru a organiza activitatea ENRRB pe teme specifice legate de punerea în aplicare a prezentului regulament, în special în ceea ce privește chestiunile legate de performanța serviciilor de infrastructură feroviară.

Grupurile de lucru sunt deschise participării experților din cadrul organismelor de reglementare din domeniul feroviar și din cadrul Comisiei. Experții din cadrul părților interesate operaționale și al altor organisme publice sau private pot fi invitați să participe ad-hoc la aceste grupuri de lucru.

#### *Articolul 72*

##### *Rolul și sarcinile consiliului*

- (1) Consiliul îndeplinește toate sarcinile ENRRB prevăzute în prezentul regulament.

- (2) În special, consiliul:
- (a) adoptă, în conformitate cu normele procedurale prevăzute sau menționate la articolul 71 alineatul (5) sau menționate la articolul 71 alineatul (4), avize sau recomandări ale ENRRB privind plângerile sau investigațiile care îi sunt transmise de unul sau mai multe organisme de reglementare în temeiul articolului 68 alineatul (3);
  - (b) adoptă avize și recomandări cu privire la deciziile pe care ENIM le ia în cooperare cu coordonatorul rețelei și care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament;
  - (c) în urma plângerilor primite din partea întreprinderilor feroviare, a operatorilor de infrastructuri de servicii sau a altor părți interesate, adoptă recomandări și avize ale ENRRB în legătură cu consultările menționate la articolul 63;
  - (d) elaborează și adoptă un raport anual privind activitățile ENRRB;
  - (e) înființează grupuri de lucru și numește președinții acestora;
  - (f) se asigură că metodele de operare ale ENRRB și toate informațiile relevante despre activitatea acesteia, inclusiv avizele și recomandările acesteia, sunt puse la dispoziția publicului pe site-ul său; include detalii de contact pentru formularea de plângeri, informații de contact pentru grupurile de lucru specifice și informații despre proceduri.

## **Capitolul VII**

### **Dispoziții finale**

#### *Articolul 73*

#### *Monitorizarea cadrelor europene*

- (1) Grupul consultativ privind performanța monitorizează adoptarea și aplicarea cadrului european de gestionare a capacităților menționat la articolul 7, a cadrului european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46 și a cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 52, precum și a elementelor cadrelor respective.
- (2) În termen de doi ani de la adoptarea de către ENIM a cadrelor menționate la alineatul (1), Grupul consultativ privind performanța prezintă ENIM și Comisiei un raport privind aplicarea acestor cadre, în care evaluează eficacitatea lor. Raportul poate include, de asemenea, recomandări cu privire la modalitățile de remediere a anumitor deficiențe. În cazul în care Grupul consultativ privind performanța identifică deficiențe semnificative la nivelul cadrelor, acesta solicită ENIM să le remedieze, actualizând cadrul relevant în consecință, în termen de trei luni.

Raportul este pus la dispoziția publicului.

Grupul consultativ privind performanța emite un raport cel puțin o dată la fiecare trei ani.

- (3) Grupul consultativ privind performanța cooperează îndeaproape cu organismele naționale de reglementare și cu ENRRB atunci când monitorizează cadrele și pregătește raportul. Grupul consultativ privind performanța se poate consulta cu ERP și cu alte părți interesate operaționale, după caz.

#### *Articolul 74*

##### *Actele de punere în aplicare referitoare la monitorizarea cadrelor europene*

- (1) Cel târziu la 18 luni de la data la care ENIM trebuie să adopte cadrul relevant, Comisia adoptă un act de punere în aplicare care stabilește cadrele europene menționate la articolele 7, 46 și 52 sau elemente ale acestora, în următoarele cazuri:
- (a) în cazul în care ENIM nu adoptă cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 7 sau elemente ale acestuia până la ... [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament];
  - (b) în cazul în care ENIM nu adoptă cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46 sau elemente ale acestuia până la ... [22 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament];

- (c) în cazul în care ENIM nu adoptă cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 52 sau elemente ale acestuia până la ... [26 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].
- (2) Cel târziu în termen de 12 luni de la publicarea raportului Grupului consultativ privind performanța, Comisia adoptă un act de punere în aplicare prin care sunt instituite cadrele europene, sau elemente ale acestora, menționate la articolele 7, 46 și 52, în care Comisia concluzionează, ținând seama de raportul Grupului consultativ privind performanța menționat la articolul 73, că:
- (a) instrumentele, metodologiile și modalitățile procedurale comune, astfel cum sunt prevăzute în cadrul european de gestionare a capacităților, sunt inadecvate pentru a-și îndeplini obiectivele preconizate și pentru a asigura gestionarea capacităților de infrastructură feroviară sau coordonarea între administratorii de infrastructură și alte părți interesate operaționale;
  - (b) instrumentele, metodologiile și modalitățile procedurale comune, astfel cum sunt prevăzute în cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier, sunt inadecvate pentru a-și îndeplini obiectivele preconizate și pentru a asigura gestionarea traficului transfrontalier între administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alte părți interesate operaționale;

- (c) instrumentele, metodologiile și modalitățile procedurale comune, astfel cum sunt prevăzute în cadrul european de evaluare a performanței, sunt inadecvate pentru a-și îndeplini obiectivele preconizate și pentru a asigura evaluarea performanței administratorilor de infrastructură care intră sub incidența prezentului regulament;
  - (d) cadrul european de gestionare a capacităților nu este suficient pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament sau cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier nu este suficient pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament sau cadrul european de evaluare a performanței nu este suficient pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament sau
  - (e) ENIM nu a remediat suficient, în termenul de trei luni, deficiențele identificate de Grupul consultativ privind performanța în raportul menționat la articolul 73 alineatul (2).
- (3) Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 76 alineatul (2).
- (4) La elaborarea proiectelor de acte de punere în aplicare, Comisia ține seama de activitatea ENIM și de raportul Grupului consultativ privind performanța, dacă acesta este disponibil.

*Articolul 75*  
*Exercitarea delegării*

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11 alineatul (9), articolul 13 alineatul (4), articolul 23 alineatul (9), articolul 40 alineatul (3), articolul 41 alineatul (11), articolul 42 alineatul (11) și articolul 50 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. 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 cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (9), articolul 13 alineatul (4), articolul 23 alineatul (9), articolul 40 alineatul (3), articolul 41 alineatul (11), articolul 42 alineatul (11) și articolul 50 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11 alineatul (9), al articolului 13 alineatul (4), al articolului 23 alineatul (9), al articolului 40 alineatul (3), al articolului 41 alineatul (11), al articolului 42 alineatul (11) sau al articolului 50 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

#### *Articolul 76*

##### *Procedura comitetului*

- (1) Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 62 din Directiva 2012/34/UE. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

#### *Articolul 77*

#### *Raportare și reexaminare*

Până la 31 decembrie 2033, Comisia evaluează impactul prezentului regulament asupra sectorului feroviar și transmite Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport privind punerea în aplicare a regulamentului.

Raportul evaluează în special:

- (a) impactul prezentului regulament asupra performanței serviciilor de infrastructură feroviară;
- (b) impactul prezentului regulament asupra dezvoltării serviciilor de transport feroviar, în special a serviciilor internaționale, a serviciilor de lung parcurs și a serviciilor de transport de marfă;
- (c) activitatea ENIM, a coordonatorului rețelei și a ENRRB în general și în legătură cu elaborarea, adoptarea și punerea în aplicare a unor criterii, metodologii și proceduri comune;

- (d) eficacitatea mecanismelor de coordonare aferente cadrului european de gestionare a capacităților menționat la articolul 7, cadrului european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46 și a cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 52;
- (e) eficacitatea supravegherii reglementare la nivel național și european;
- (f) funcționarea criteriilor socioeconomice, operaționale și de mediu.

*Articolul 78*

*Modificarea Directivei 2012/34/UE*

- (1) Directiva 2012/34/UE se modifică după cum urmează:
  - (a) la articolul 1 alineatul (1), litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) principiile și procedurile aplicabile în privința stabilirii și perceperii tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, stabilite în capitolul IV.”;
  - (b) la articolul 2, alineatul (6) se elimină;
  - (c) la articolul 3, punctele 20, 22, 23, 27 și 28 se elimină;
  - (d) articolul 7b se elimină;

(e) articolul 27 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Documentul de referință al rețelei conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă. Documentul de referință al rețelei conține de asemenea informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului de infrastructură și condițiile de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri sau indică un site unde astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa IV.”;

(f) articolul 36 se elimină;

(g) articolele 38-54 se elimină;

(h) în anexa IV, punctele 1 și 3 se elimină;

(i) anexa VII se elimină.

(2) Trimiterile la dispozițiile eliminate din Directiva 2012/34/UE se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din secțiunea 1 din anexa X.

*Articolul 79*

*Dispoziții tranzitorii*

- (1) Acordurile-cadru încheiate în conformitate cu articolul 42 din Directiva 2012/34/UE continuă să se aplice până la data expirării lor.
- (2) Articolul 3 punctele 20, 22, 23, 27 și 28, articolele 7b, 36 și 38-54 din Directiva 2012/34/UE și anexa IV punctul 3 și anexa VII la aceasta nu se aplică activităților și sarcinilor îndeplinite în legătură cu graficele de circulație care intră în vigoare la 14 decembrie 2030 sau după această dată.

*Articolul 80*

*Abrogare*

- (1) Regulamentul (UE) nr. 913/2010 se abrogă de la data de 14 decembrie 2030.
- (2) Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din secțiunea 2 din anexa X.

## *Articolul 81*

### *Intrare în vigoare și aplicare*

- (1) Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (2) Prezentul regulament se aplică de la ... [ziua următoare datei intrării în vigoare a prezentului regulament]. Cu toate acestea:
  - (a) articolul 29 alineatul (2), articolul 30 alineatul (1), articolul 50 și articolul 66 se aplică de la 31 decembrie 2027;
  - (b) articolul 10 alineatele (1) și (2) se aplică de la 1 ianuarie 2029;
  - (c) articolele 2 și 3, capitolul II cu excepția articolului 7, a articolului 10 alineatele (1) și (2), a articolului 29 alineatul (2) și a articolului 30 alineatul (1), precum și capitolul III cu excepția articolului 46, a articolului 49 și a articolului 50 se aplică numai activităților și sarcinilor îndeplinite în legătură cu graficele de circulație care intră în vigoare la 14 decembrie 2030 sau după această dată;
  - (d) articolul 78 se aplică de la 14 decembrie 2030.

- (3) În pofida alineatului (2) de la prezentul articol, articolul 7 alineatul (7), articolul 8 alineatul (3), articolul 21 alineatul (5), articolul 33 alineatul (12), articolul 35 alineatul (7), articolul 46 alineatul (7) și articolul 52 alineatul (8), precum și articolul 11 alineatul (9), articolul 13 alineatul (4), articolul 23 alineatul (9), articolul 40 alineatul (3), articolul 41 alineatul (11), articolul 42 alineatul (11) și articolul 50 alineatul (3), care conferă competențe de executare și, respectiv, competențe delegate Comisiei, se aplică de la ... [ziua următoare datei intrării în vigoare a prezentului regulament].

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

Adoptat la Strasbourg, ...

*Pentru Parlamentul European*  
*Președinta*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

## ANEXA I

### Livrabilele și calendarul gestionării capacităților

#### Secțiunea 1

Livrabilele care urmează să fie pregătite de administratorii de infrastructură în cadrul planificării strategice a capacităților menționate la articolele 13, 18, 19 și 20

Livrabil	Conținut
Strategia privind capacitatea (articolul 18)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Acoperirea geografică a strategiei privind capacitatea: liniile vizate de planificarea strategică a capacităților în temeiul articolului 14 alineatul (6);</li><li>– Dezvoltarea planificată a infrastructurii feroviare fizice, inclusiv construcții noi, modernizări, înnoiri și închideri/dezafectări, prezentându-se în detaliu caracteristicile infrastructurii feroviare respective;</li><li>– Evoluția preconizată a cererii de servicii de transport feroviar;</li><li>– Orientările strategice ale statelor membre privind utilizarea capacităților, în cazul în care statele membre au furnizat astfel de orientări;</li><li>– Capacitățile alocate în acordurile-cadru și capacitățile care pot fi necesare pentru furnizarea de servicii de transport în cadrul contractelor de servicii publice;</li><li>– Informații privind disponibilitatea și utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a infrastructurii feroviare declarate foarte utilizată sau saturată;</li><li>– Lucrările de infrastructură feroviară planificate care conduc la restricții de capacitate cu impact major.</li></ul>

Livrabil	Conținut
Modelul de capacitate (Articolul 19)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="485 230 1410 297">– Toate informațiile incluse în strategia privind capacitatea, actualizate și detaliate dacă este cazul;</li> <li data-bbox="485 320 1410 577">– Volumul total al capacității disponibile, inclusiv al capacității multirețea, pentru solicitanți, pe tronsoane de rețea, inclusiv volumul capacității disponibile pe segment al pieței transportului feroviar pentru diferite segmente ale serviciilor de transport feroviar și/sau pe proces de alocare, inclusiv volumul capacității păstrate pentru cererile ulterioare și al capacității alocate prin acorduri-cadru;</li> <li data-bbox="485 600 1410 745">– Volumul capacității rezervate pentru restricții de capacitate care rezultă din lucrări de infrastructură feroviară în funcție de impactul asupra volumului estimat al traficului, astfel cum se prevede în secțiunea 3 din prezenta anexă;</li> <li data-bbox="485 768 1410 869">– Detaliu geografic: defalcare pe secțiuni de planificare corespunzătoare care să reflecte caracteristicile infrastructurii feroviare și ale cererii;</li> <li data-bbox="485 891 1410 958">– Acoperire temporală: o perioadă de valabilitate a graficului de circulație;</li> <li data-bbox="485 981 1410 1079">– Detaliu temporal: cel puțin o prezentare generală anuală (restricții de capacitate) și una sau mai multe zile reprezentative (capacități disponibile pentru cereri).</li> </ul>

Livrabil	Conținut
Planul de furnizare a capacităților (Articolul 20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Toate informațiile incluse în modelul de capacitate, actualizate și detaliate dacă este cazul;</li> <li>– Capacitățile disponibile pentru alocare solicitanților pentru perioada de valabilitate a graficului de circulație la care se referă planul de furnizare a capacităților: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) dacă este cazul, în temeiul articolului 20 alineatul (5) și în conformitate cu articolul 20 alineatele (5) și (6), capacitățile planificate în prealabil disponibile pentru cereri, inclusiv capacitatea multirețea, definite sub formă de obiecte de capacitate în conformitate cu articolul 20 alineatul (6);</li> <li>(ii) capacitățile care nu au fost planificate în prealabil de administratorul de infrastructură;</li> <li>(iii) capacitățile disponibile în infrastructurile de servicii menționate la articolul 31 alineatul (1).</li> </ul> </li> <li>– Capacitățile care nu sunt disponibile pentru a fi alocate solicitanților: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) restricțiile de capacitate, definite sub formă de obiecte de capacitate, inclusiv restricțiile de capacitate menționate în secțiunea 3 punctul 2 din prezenta anexă;</li> <li>(ii) capacitățile deja alocate prin acorduri-cadru în conformitate cu articolul 33 sau prin procesul de planificare continuă multianuală în conformitate cu articolul 35;</li> <li>(iii) capacitățile rezervate altor scopuri decât cele prevăzute la punctele (i) și (ii), care sunt indicate în mod clar de administratorul de infrastructură;</li> <li>(iv) alte capacități deja alocate, atunci când se actualizează planul de furnizare a capacităților pe durata graficului de circulație la care se referă planul de furnizare a capacităților.</li> </ul> </li> <li>– Capacitățile alternative disponibile în timpul restricțiilor de capacitate;</li> <li>– Capacitățile alternative disponibile în cazul perturbărilor rețelei;</li> <li>– Restricțiile aplicabile utilizării infrastructurii feroviare specializate menționate la articolul 26.</li> </ul>

## Secțiunea 2

Calendarul gestionării strategice a capacităților menționate la articolele 13, 18, 19 și 20

1. Atunci când pregătesc livrabilele planificării strategice a capacităților pentru o anumită perioadă de valabilitate a graficului de circulație, administratorii de infrastructură respectă calendarul prevăzut în prezenta secțiune.

Consultarea cu părțile interesate cu privire la chestiuni europene și transfrontaliere se desfășoară în conformitate cu articolul 57 și implică toate părțile interesate operaționale. Administratorii de infrastructură coordonează livrabilele în permanență în cadrul procesului de coordonare prevăzut la articolul 55.

Livrabil	Jalon	Termen (cel târziu)
Strategia privind capacitatea (articolul 18)	Începerea etapei de elaborare a strategiei privind capacitatea	X-60
	Prima consultare cu părțile interesate operaționale	X-58
	Publicarea proiectului de strategie și a doua consultare cu părțile interesate operaționale cu privire la proiectul de strategie	X-39
	Publicarea strategiei finale privind capacitatea în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură și luarea în considerare a eventualelor observații formulate de ERP în urma publicării proiectului de strategie privind capacitatea	X-36

Livrabil	Jalon	Termen (cel târziu)
Modelul de capacitate (Articolul 19)	Începerea pregătirii	X-36
	Anunțurile privind nevoile de capacități ale solicitanților și ale potențialilor solicitanți și consultarea cu părțile interesate operaționale	X-24
	Publicarea proiectului de model de capacitate și începerea celei de a doua consultări cu solicitanții și cu părțile interesate operaționale	X-21
	Încheierea consultării cu solicitanții și cu părțile interesate operaționale și luarea în considerare a eventualelor observații formulate de organismul de reglementare în urma publicării proiectului de model de capacitate	X-19
	Publicarea modelului de capacitate final în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-18
Planul de furnizare a capacităților (Articolul 20)	Începerea pregătirii	X-18
	Consultarea cu solicitanții și cu părțile interesate operaționale	X-14
	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	X-14 până la X-13
	Publicarea restricțiilor de capacitate menționate în secțiunea 3 punctul 2 din prezenta anexă	X-12
	Publicarea planului final de furnizare a capacităților în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-11
	Actualizarea planului de furnizare a capacităților pentru cererile tardive	X-6,5
	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
<i>Notă: „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.</i>		

2. Prin derogare de la punctul 1, livrabilului „strategia privind capacitatea” i se aplică următorul calendar simplificat și scurtat în ceea ce privește perioadele de valabilitate ale graficului de circulație care încep în decembrie 2030 și decembrie 2031:

Strategia privind capacitatea (articolul 18)	Publicarea proiectului de strategie și consultarea cu părțile interesate operaționale	X-38
	Publicarea strategiei finale privind capacitatea în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură și luarea în considerare a eventualelor observații formulate de ERP în urma publicării proiectului de strategie privind capacitatea	X-36

### Secțiunea 3

Calendarul și cerințele pentru coordonare, consultare și publicarea restricțiilor de capacitate care rezultă din lucrări de infrastructură feroviară menționate la articolele 11 și 37

1. Restricțiile de capacitate se clasifică în funcție de durata lor și de impactul lor asupra traficului (volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată care este afectat), în conformitate cu tabelul următor.

Tabelul 1 Clasificarea restricțiilor de capacitate

	Durată	Impact asupra traficului	Finalizarea primei coordonări și consultări și publicarea proiectului de restricții de capacitate	Finalizarea celei de a doua coordonări și consultări privind restricțiile de capacitate cu impact asupra mai multor rețele	Publicarea restricțiilor de capacitate finale	Furnizarea de detalii privind trasele alternative oferite
Impact major	Mai mult de 30 de zile	Peste 50 %	X-24	X-18	X-12	
Impact ridicat	Mai mult de 7 zile	Peste 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Impact mediu	Cel mult 7 zile	Peste 50 %		X-13,5	X-12	
Impact redus	Cel mult 7 zile	Peste 10 %			X-4	T-4 călători T-1 marfă
„X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.						
„T-m” înseamnă cu „m” luni înainte ca trenul în cauză să înceapă să circule.						

2. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au un impact major sau ridicat, administratorii de infrastructură în cauză publică toate restricțiile de capacitate și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitanții pentru prima oară 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. Respectivul referitor la infrastructura feroviară se include în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 20.
3. Atunci când publică pentru prima oară restricțiile de capacitate în conformitate cu punctul 2, administratorul de infrastructură lansează o consultare cu solicitanții și cu operatorii de infrastructuri de servicii în cauză cu privire la restricțiile de capacitate. În cazul în care, în conformitate cu punctul 4, se impune să aibă loc un proces de coordonare între prima și a doua publicare a restricțiilor de capacitate, administratorii de infrastructură se consultă a doua oară cu solicitanții și cu operatorii de infrastructuri de servicii în cauză în intervalul dintre încheierea respectivului proces de coordonare și a doua publicare a restricțiilor de capacitate.
4. Înainte de publicarea restricțiilor de capacitate în conformitate cu punctul 1, în cazul în care impactul restricțiilor de capacitate nu se limitează la o singură rețea, administratorii de infrastructură se coordonează între ei și, dacă este necesar, cu solicitanții și cu operatorii de infrastructuri de servicii în cauză.

Coordonarea finală și consultarea de dinaintea celei de a doua publicări se încheie:

- (a) cu cel puțin 18 luni înainte de modificarea graficului de circulație în cazul restricțiilor de capacitate cu impact major;
- (b) cu cel puțin 13 luni și 15 zile înainte de modificarea graficului de circulație în cazul restricțiilor de capacitate cu impact ridicat;
- (c) cu cel puțin 13 luni și 15 zile înainte de modificarea graficului de circulație în cazul restricțiilor de capacitate cu impact mediu.

Publicarea finală a restricțiilor de capacitate cu impact major, ridicat și mediu se încheie cu cel puțin 12 luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză.

5. În ceea ce privește restricțiile de capacitate cu impact redus care au loc în timpul următoarei perioade de valabilitate a graficului de circulație și de care administratorul de infrastructură ia cunoștință cel târziu cu șase luni și 15 zile înainte de modificarea graficului de circulație, administratorul de infrastructură se consultă cu solicitanții în cauză cu privire la restricțiile de capacitate avute în vedere și comunică restricțiile de capacitate actualizate cu cel puțin patru luni înainte de modificarea graficului de circulație. Administratorul de infrastructură furnizează detalii privind trasele oferite pentru trenurile de călători cel târziu cu patru luni înainte de începerea restricției de capacitate, iar pentru trenurile de marfă cel târziu cu o lună înainte, cu excepția cazului în care administratorul de infrastructură și solicitanții vizați convin asupra unui termen mai scurt.

6. Administratorii de infrastructură pot decide să aplice praguri mai stricte privind restricțiile de capacitate pe baza unor procentaje mai scăzute pentru volumele estimate ale traficului sau a unor durate mai scurte decât cele indicate în secțiunea 3 din prezenta anexă sau pot aplica și alte criterii, pe lângă cele menționate în prezenta anexă, în urma unei consultări cu solicitantii și cu operatorii de infrastructuri de servicii. Administratorii de infrastructură publică pragurile și criteriile privind gruparea restricțiilor de capacitate în documentele lor de referință ale rețelei, astfel cum sunt menționate la punctul 2 din anexa V.
7. Informațiile care trebuie să fie furnizate de administratorul de infrastructură atunci când acesta acționează în conformitate cu punctul 1 sau 5 sau cu articolul 37 alineatul (5) includ:
- (a) ziua planificată;
  - (b) momentul din zi și, de îndată ce se pot stabili, ora de începere și ora de încheiere a restricției de capacitate;
  - (c) secțiunea liniei afectate de restricție;
  - (d) dacă este cazul, capacitatea liniilor ocolitoare.

În documentul de referință al rețelei menționat la punctul 2 din anexa V, administratorul de infrastructură publică informațiile respective sau un link către pagina unde pot fi găsite acestea. Administratorul de infrastructură menține actualizate informațiile în cauză. În plus, administratorii de infrastructură publică aceste informații în format digital în conformitate cu articolele 10 și 66.

8. În ceea ce privește restricțiile de capacitate cu impact major, administratorul de infrastructură pune la dispoziția solicitanților, la cerere, în cursul primei runde de consultări, o comparație a condițiilor care pot fi întâlnite în cadrul a cel puțin două scenarii alternative de restricții de capacitate. Administratorul de infrastructură elaborează cele două scenarii alternative împreună cu solicitanții, pe baza contribuțiilor furnizate de aceștia în momentul prezentării solicitărilor.

Pentru fiecare scenariu alternativ, comparația include cel puțin:

- (a) durata restricției de capacitate;
- (b) taxele orientative preconizate a fi datorate pentru utilizarea infrastructurii;
- (c) capacitatea disponibilă pe liniile ocolitoare;
- (d) rutele alternative disponibile; și
- (e) orarul orientativ al călătoriei.

Înainte de a alege unul dintre scenariile alternative de restricții de capacitate, administratorul de infrastructură se consultă cu solicitanții interesați și ia în considerare impactul diferitelor scenarii asupra solicitanților respectivi și asupra utilizatorilor serviciilor. În cazul în care analiza restricțiilor de capacitate alternative privește mai mulți administratori de infrastructură, aceștia se coordonează între ei.

9. În ceea ce privește restricțiile de capacitate cu impact major, administratorul de infrastructură stabilește criteriile pentru a determina ce trenuri din fiecare tip de serviciu ar trebui să fie redirecționate, luând în considerare constrângerile de natură comercială și operațională ale solicitantului, cu excepția cazului în care respectivele constrângeri operaționale sunt rezultatul unor decizii manageriale sau organizaționale ale solicitantului, și fără a aduce atingere scopului administratorului de infrastructură de a reduce costurile în conformitate cu articolul 30 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. Administratorul de infrastructură publică aceste criterii în documentul de referință al rețelei.
10. ENIM publică pe site-ul său web informațiile solicitate la punctul 7.

#### Secțiunea 4

Calendarul pentru alocarea capacităților prin procesul de alocare anuală, menționată la articolele 34 și 40

1. Administratorul de infrastructură și solicitanții respectă următorul calendar:

Jalon sau perioadă	Termen sau durată
Perioada de valabilitate a graficului de circulație („perioadă a graficului de circulație”)	Începând de la miezul nopții din a doua sâmbătă din luna decembrie și până la miezul nopții din a doua sâmbătă din luna decembrie a anului următor
Intrarea în vigoare a graficului de circulație	La miezul nopții în a doua sâmbătă din luna decembrie
Publicarea planului de furnizare a capacităților	În conformitate cu secțiunea 2 din prezenta anexă
Publicarea restricțiilor de capacitate care rezultă din lucrări de infrastructură feroviară	În conformitate cu secțiunile 2 și 3 din prezenta anexă
Termenul în care solicitanții trebuie să depună cereri de drepturi de capacitate	X-9,5
Pregătirea proiectului de grafic de circulație Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților un proiect de ofertă de capacitate	X-7,5
Finalizarea consultării cu solicitanții	X-6,5
Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților oferta de capacitate finală	X-5,5
Publicarea graficului de circulație Termenul în care administratorul de infrastructură trebuie să aloce drepturi de capacitate solicitanților	X-5,25
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase	A se preciza de către administratorii de infrastructură în documentul de referință al rețelei, ținând seama de cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 7
<i>Notă: „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”).</i>	

2. Termenul pentru depunerea de către solicitanți a cererilor de drepturi de capacitate prevăzut în tabelul de la punctul 1 este termenul pentru cererile de capacități de infrastructură feroviară menționat la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE.

#### Secțiunea 5

Calendarul pentru alocarea capacităților prin acorduri-cadru, menționată la articolele 33 și 40

Administratorul de infrastructură respectă următorul calendar:

Perioadă	Durată
Perioada standard de valabilitate a acordurilor-cadru	5 ani
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase	Între X-9,5 și X-7,5 (împreună cu coordonarea în cadrul procesului de alocare anuală menționat în secțiunea 4)
<i>Notă: „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.</i>	

## Secțiunea 6

Calendarul pentru procesul de alocare a capacităților prin planificare continuă, menționat la articolele 35 și 40

Administratorul de infrastructură și solicitanții respectă următorul calendar pe parcursul procesului de alocare a capacităților prin planificare continuă:

Jalon sau perioadă	Termen sau durată
Data de la care solicitanții pot depune cereri de capacitate în cadrul procesului de alocare a capacităților prin planificare continuă	Cu patru luni înainte de prima cursă a trenului
Data până la care solicitanții pot depune cereri de capacitate în cadrul procesului de alocare a capacităților prin planificare continuă	Cu o lună înainte de prima cursă a trenului
Durata maximă a drepturilor de capacitate acordate în cadrul procesului de alocare a capacităților prin planificare continuă	36 de luni de la prima cursă a trenului
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase pentru drepturile de capacitate acordate în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) litera (a)	A se preciza de către administratorii de infrastructură ținând seama de cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 7
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase pentru drepturile de capacitate acordate în conformitate cu articolul 35 alineatul (2) litera (b)	A se preciza de către administratorii de infrastructură ținând seama de cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 7
Perioada maximă de care dispun administratorii de infrastructură pentru a pregăti o ofertă de drepturi de capacitate în cadrul procesului de alocare a capacităților prin planificare continuă	15 zile
<i>Notă: „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.</i>	

## Secțiunea 7

Calendarul pentru alocarea capacităților prin procesul ad-hoc, menționată la articolele 36 și 40

Atunci când alocă capacități de infrastructură feroviară prin procesul ad-hoc, administratorul de infrastructură respectă următorul calendar:

Perioadă	Durață
Perioada maximă de care dispun administratorii de infrastructură pentru a pregăti o ofertă de drepturi de capacitate	Șapte zile calendaristice și, în orice caz, 24 de ore înainte de începerea serviciului de transport feroviar

## Secțiunea 8

Calendarul pentru modificările aduse capacităților alocate, menționate la articolul 41

Atunci când modifică drepturile de capacitate de infrastructură feroviară, administratorul de infrastructură respectă următorul calendar:

Jalon sau perioadă	Termen sau durată
Perioada maximă de care dispun administratorii de infrastructură pentru a oferi un drept de capacitate alternativ care implică o singură rețea	Patru zile calendaristice și, în orice caz, 24 de ore înainte de începerea serviciului de transport feroviar
Perioada maximă de care dispun administratorii de infrastructură în cauză pentru a oferi un drept de capacitate multirețea alternativă	Opt zile calendaristice și, în orice caz, 24 de ore înainte de începerea serviciului de transport feroviar

## ANEXA II

Praguri pentru declararea infrastructurii feroviare ca fiind foarte utilizată și saturată,  
astfel cum se menționează la articolul 23

Utilizare	Clasificare	Gradul de utilizare a capacității	Perioada de referință
Trafic eterogen	Foarte utilizată	> 85 % din capacitatea teoretică	Mai mult de patru ore în peste 200 de zile pe an
Trafic eterogen	Saturată	> 95 % din capacitatea teoretică	Mai mult de patru ore în peste 250 de zile pe an
Trafic omogen	Foarte utilizată	> 90 % din capacitatea teoretică	Mai mult de patru ore în peste 200 de zile pe an
Trafic omogen	Saturată	> 95 % din capacitatea teoretică	Mai mult de patru ore în peste 250 de zile pe an

„Gradul de utilizare a capacității” înseamnă raportul dintre capacitățile alocate sau, pentru perioadele anterioare de valabilitate ale graficului de circulație, numărul real de trenuri care circulă și capacitatea teoretică disponibilă pe un element de infrastructură feroviară, pe baza metodologiei menționate la articolul 23 alineatul (2).

„Trafic omogen” înseamnă că trenurile de pe tronsonul în cauză au, în general, caracteristici similare relevante pentru gradul de utilizare a capacității, în special viteza, modelul de oprire și accelerația.

„Trafic eterogen” înseamnă că trenurile de pe tronsonul în cauză diferă în ceea ce privește caracteristicile relevante pentru gradul de utilizare a capacității, în special viteza, modelul de oprire și accelerația.

### ANEXA III

Conținutul cadrului european de gestionare a capacităților menționat la articolul 7

Cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 7 trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:

Element	Referință (referințe)
Tipurile și descrierea serviciilor de transport feroviar care trebuie să fie utilizate în scopul planificării strategice a capacităților	Articolul 14 alineatul (2)
Instrumente, metodologii și modalități procedurale comune pentru planificarea strategică a capacităților, inclusiv pentru coordonarea între administratorii de infrastructură și pentru consultarea cu părțile interesate, inclusiv pentru anunțurile privind nevoile de capacități	Articolul 14 alineatele (4) și (10), articolul 15, articolul 16, articolul 19 alineatul (1) și articolul 57
Orientări care stabilesc procedurile și metodologiile care trebuie să fie utilizate pentru analiza pieței transporturilor	Articolul 17 alineatul (3)
Mijloace de publicare a planului de furnizare a capacităților și procesul de consultare cu solicitanții	Articolul 20 alineatul (11)
Orientări privind definirea limitelor în care administratorul de infrastructură poate propune un model de capacitate sau un plan de furnizare a capacităților care diferă de contribuțiile primite	Articolul 19 alineatul (3) și articolul 20 alineatul (7)
Criterii și proceduri pentru alocarea capacităților planificate în prealabil incluse în planul de furnizare a capacităților	Articolul 22 alineatul (4)

Element	Referință (referințe)
Specificații pentru obiectele de planificare a capacităților într-un format lizibil pentru om și prelucrabil automat	Articolul 22 alineatul (5)
Metoda comună privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară	Articolul 23 alineatul (2)
Metodologia de evaluare și lista parametrilor referitori la serviciile de transport feroviar și criteriile socioeconomice și de mediu, inclusiv lista parametrilor, a valorilor standard ale parametrilor sau a intervalelor de valori standard	Articolul 27 alineatul (4) și articolul 39 alineatul (4)
Caracteristicile specificațiilor de capacitate	Articolul 28 alineatul (1)
Intervale pentru cotele prag aplicabile anulării drepturilor de capacitate neutilizate	Articolul 29 alineatul (3)
Proceduri și metode de coordonare a alocării drepturilor de capacitate multirețea, inclusiv cerințele minime de calitate	Articolul 30 alineatul (5)
Orientări privind definirea limitelor referitoare la diferențele dintre cererile de capacitate ale solicitanților și capacitățile de infrastructură feroviară propuse de administratorii de infrastructură în cadrul procesului de soluționare consensuală a conflictelor	Articolul 38 alineatul (2)
Orientări pentru mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor în cazul conflictelor care includ cel puțin o cerere de capacitate multirețea	Articolul 38 alineatul (7)
Proceduri de gestionare a modificărilor drepturilor de capacitate după alocare	Articolul 41 alineatul (10)
Orientări privind aplicarea modulării penalităților	Articolul 42 alineatul (6)
Orientări pentru o consultare adecvată și periodică cu părțile interesate cu privire la chestiuni europene și transfrontaliere	Articolul 57 alineatul (2)

#### ANEXA IV

Nivelul minim și maxim al penalității, în conformitate cu articolul 42

Nivelul minim al penalității înainte de o eventuală modulare este de 1 EUR/km de trasă afectată.

Nivelul maxim al penalității înainte de o eventuală modulare este de 8 EUR/km de trasă afectată.

---

## ANEXA V

Conținutul documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE  
– secțiunea privind gestionarea capacităților și gestionarea traficului

În afară de elementele menționate la articolul 27 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE, documentul de referință al rețelei menționat la articolul respectiv conține:

1. o secțiune care stabilește natura infrastructurii feroviare disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta. Secțiunea respectivă se referă la informațiile disponibile în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797;
2. o secțiune referitoare la principiile și criteriile pentru gestionarea capacităților. Aceasta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură feroviară disponibile pentru întreprinderile feroviare și orice restricții în legătură cu utilizarea lor, inclusiv cerințele de capacitate probabile pentru întreținere. De asemenea, specifică procedurile și termenii în legătură cu procesul de gestionare a capacităților. Conține criteriile speciale utilizate în timpul acestui proces, în special:
  - (a) procedurile conform cărora solicitanții sunt consultați cu privire la planificarea strategică a capacităților și furnizează anunțuri privind nevoile de capacitate;

- (b) procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de la administratorul de infrastructură;
- (c) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;
- (d) programarea proceselor de planificare strategică a capacităților, de depunere a cererilor, de alocare, de adaptare și de reprogramare, precum și procedurile care trebuie să fie urmate pentru solicitarea de informații referitoare la programare și procedurile de planificare a unor lucrări de întreținere programate sau neprevăzute;
- (e) principiile care reglementează mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 38 și mecanismul oficial de soluționare a conflictelor menționat la articolul 39;
- (f) structura și nivelul penalităților pentru modificări ale drepturilor de capacitate;
- (g) procedurile care trebuie să fie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura feroviară este foarte utilizată sau saturată;
- (h) detalii privind restricțiile impuse utilizării infrastructurii feroviare;
- (i) o explicație pentru orice abatere de la cadrul european menționat la articolul 7;

3. o secțiune privind operațiunile, inclusiv gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor. Aceasta stabilește punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în prezentul regulament și în Directivele (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 și 2007/59/CE, incluzând:
- (a) norme operaționale, inclusiv reguli de prioritate sau principii de prioritate pentru gestionarea traficului, o listă sau trimiteri la normele tehnice, operaționale și de siguranță, precum și la normele referitoare la personalul operativ;
  - (b) măsuri operaționale, inclusiv norme și proceduri pentru gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor, comunicarea operațională și schimbul de date cu întreprinderile feroviare și cu alte părți interesate operaționale;
  - (c) o listă a sistemelor informatice utilizate în operațiuni și trimiteri la acestea;
  - (d) o explicație pentru orice abatere de la cadrul european menționat la articolul 46 din prezentul regulament;

4. o secțiune privind elementele-cheie ale gestionării performanței, incluzând în special:
- (a) trimiteri la obiectivele de performanță stabilite în planul de afaceri menționat la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE și în acordul de natură contractuală menționat la articolul 30 din aceeași directivă;
  - (b) proceduri de monitorizare și raportare a progreselor înregistrate în atingerea obiectivelor, de identificare a cauzelor deficiențelor în materie de performanță împreună cu părțile interesate operaționale și de concepere și punere în aplicare a unor măsuri de remediere în vederea îmbunătățirii performanței;
  - (c) o explicație pentru orice abatere de la cadrul european menționat la articolul 52 din prezentul regulament.
-

## ANEXA VI

Conținutul cadrului european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier menționat la articolul 46

Cadrul european de coordonare a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor la nivel transfrontalier conține cel puțin următoarele elemente:

Element	Referință (referințe)
Norme și proceduri pentru gestionarea traficului și gestionarea perturbărilor de care trebuie să țină seama administratorii de infrastructură atunci când stabilesc norme și proceduri pentru gestionarea traficului	Articolul 45
Norme și proceduri comune pentru coordonarea gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor între administratorii de infrastructură și cu părțile interesate operaționale	Articolul 44, articolul 45, articolul 46 alineatele (1) și (4), articolul 47 și articolul 48
Orientări pentru gestionarea și alocarea capacităților în caz de perturbări ale rețelei și de situații de criză	Articolul 43 alineatul (2)
Definirea responsabilităților părților interesate operaționale implicate în gestionarea traficului transfrontalier, pe baza unui set de proceduri operaționale, jaloane și interfețe convenite	Articolul 47
Proceduri, norme, instrumente și interfețe, inclusiv instrumente și interfețe digitale armonizate, pentru comunicarea și schimbul de informații între administratorii de infrastructură, părțile interesate operaționale și alte părți interesate vizate, în special autoritățile publice	Articolul 47, articolul 50 și articolul 66

Element	Referință (referințe)
Principii de instituire a unor grupuri de coordonare specifice în ceea ce privește gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor	Articolul 55 alineatul (2)
Modalități de simulare și de formare, în special în ceea ce privește perturbările și situațiile de criză	Articolul 49 alineatul (7)
Metodă comună de estimare a condițiilor privind durata și impactul probabil asupra traficului și conținutul raportului privind incidentul al coordonatorului rețelei	Articolul 48 alineatul (7)
Orientări vizând asigurarea unei consultări adecvate și periodice cu părțile interesate cu privire la chestiuni europene și transfrontaliere	Articolul 57 alineatul (2)

## ANEXA VII

### Perturbările rețelei menționate la articolul 48

Tipul de incident	Durata probabilă estimată	Impactul probabil estimat
Perturbarea rețelei	Revenirea la nivelurile anterioare incidentului ale capacităților disponibile pentru utilizarea trenurilor necesită trei zile sau mai mult	<ul style="list-style-type: none"><li>– cel puțin 50 % din trenurile de pe tronsonul afectat care circulă pe o singură rețea necesită un tratament operațional</li><li>– mai puțin de 50 % din trenurile de pe tronsonul afectat care circulă pe mai multe rețele necesită sau se preconizează că vor necesita un tratament operațional</li></ul>
Perturbarea mai multor rețele	Revenirea la nivelurile anterioare incidentului ale capacităților disponibile pentru utilizarea trenurilor necesită trei zile sau mai mult	<ul style="list-style-type: none"><li>– cel puțin 50 % din trenurile de pe tronsonul afectat care circulă pe mai multe rețele necesită sau se preconizează că vor necesita un tratament operațional</li></ul>

## ANEXA VIII

Conținutul cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 52

Domeniu de performanță	Aspecte relevante (orientativ)
Infrastructură feroviară și echipamente	<ul style="list-style-type: none"><li>– Capacitățile și capabilitățile infrastructurii fizice și ale echipamentelor acesteia, inclusiv implementarea standardelor TEN-T</li><li>– Reduceri ale capacităților sau capabilităților infrastructurii feroviare ca urmare a amânării reînnoirii, întreținerii sau reparării infrastructurii feroviare</li></ul>
Capacități de infrastructură feroviară	<ul style="list-style-type: none"><li>– Oferta de capacitate din punctul de vedere al cantității și al calității</li><li>– Gradul de utilizare a capacității, capacitatea neutilizată pentru a face față creșterii traficului</li><li>– Coerența dintre capacitățile disponibile (planificate sau neplanificate) și nevoile pieței, la nivelul unei singure rețele și la nivelul mai multor rețele</li><li>– Stabilitatea ofertei de capacitate, în special în legătură cu lucrările de infrastructură feroviară</li><li>– Infrastructură feroviară saturată</li><li>– Timpul planificat de staționare a trenurilor în găurile de frontieră</li></ul>
Gestionarea traficului	<ul style="list-style-type: none"><li>– 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</li><li>– Anulările trenurilor</li><li>– Timpul efectiv de staționare a trenurilor în găurile de frontieră</li></ul>

Domeniu de performanță	Aspecte relevante (orientativ)
Gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ponderea traficului care ar putea fi redirecționat sau reprogramat în timpul perturbării sau al crizei</li> <li>– Impactul perturbărilor asupra traficului feroviar în ceea ce privește întârzierile și anulările</li> <li>– Impactul perturbărilor asupra operatorilor de servicii de transport feroviar și asupra clienților acestora</li> <li>– Probleme specifice întâlnite (calitativ)</li> </ul>
Implementarea și performanța serviciilor, instrumentelor și interfețelor digitale	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sprijinirea proceselor legate de gestionarea capacităților, gestionarea traficului și gestionarea perturbărilor</li> <li>– Exhaustivitatea și calitatea informațiilor și a datelor furnizate, precum și ușurința accesului pentru părțile interesate operaționale</li> <li>– Alinierea la arhitectura europeană dezvoltată în cadrul întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei și la specificațiile tehnice relevante în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797</li> </ul>
Conformitatea cu reglementările; supraveghere reglementară	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Indicatori de proces prin care se monitorizează respectarea normelor și a procedurilor</li> <li>– Plângeri depuse la organismele de reglementare și la ENRRB</li> </ul>
Modalități de evaluare a performanței în ceea ce privește gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor, inclusiv coordonarea între părțile interesate operaționale	
Orientări vizând asigurarea unei consultări adecvate și periodice cu părțile interesate cu privire la aspecte europene și transfrontaliere, astfel cum se menționează la articolul 57 alineatul (2)	

## ANEXA IX

Informațiile care trebuie să fie furnizate părților interesate operaționale menționate la articolul 50

În temeiul articolului 50 din prezentul regulament se furnizează, după caz, în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 și cu actele de punere în aplicare relevante adoptate în temeiul acesteia și sub rezerva responsabilităților părților interesate, astfel cum sunt menționate în Regulamentul (UE) 2026/253 al Comisiei<sup>1</sup>, următoarele informații:

Informații furnizate de administratorul de infrastructură:

- Numărul trenului
- Raportarea trenului
- Alocarea traselor
- Informații privind circulația trenului și previziuni privind circulația trenului
- Informații privind întreruperea serviciului
- Schimb de date pentru îmbunătățirea calității

---

<sup>1</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 al Comisiei din 6 februarie 2026 privind o specificație tehnică referitoare la subsistemul aplicații telematice al sistemului feroviar din Uniunea Europeană pentru interoperabilitatea schimbului de date în transportul feroviar (STI TEL) și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 454/2011 (STI TAP) și (UE) nr. 1305/2014 (STI TAF) (JO L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2026/253/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj)).

Informații furnizate de alte părți interesate operaționale:

- Date privind scrisoarea de trăsură
  - Solicitarea trasei
  - Pregătirea trenului
  - Informații privind circulația trenului și previziuni privind circulația trenului
  - Informații privind întreruperea serviciului
  - Ora estimată de plecare (OEP), ora estimată de transfer (OET), ora estimată de sosire (OES) a transportului
  - Mișcarea vagoanelor
  - Schimb de date pentru îmbunătățirea calității
-

## ANEXA X

### Tabele de corespondență

1. Tabel de corespondență pentru dispozițiile eliminate din Directiva 2012/34/UE

Directiva 2012/34/UE	Prezentul regulament
Articolul 2 alineatul (6)	Articolul 40 alineatul (2)
Articolul 3 punctul 20	Articolul 23 și anexa II
Articolul 3 punctul 22	Articolele 38 și 39
Articolul 3 punctul 23	Articolul 5 punctul 6 și articolul 33
Articolul 3 punctul 27	Articolul 5 punctul 9
Articolul 3 punctul 28	Articolul 5 punctul 14
Articolul 7b alineatul (1)	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 7b alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (3)
Articolul 7b alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (4) și articolul 2 alineatul (4) litera (b)
Articolul 36	Articolul 42
Articolul 38 alineatul (1)	Articolul 28 alineatul (1) al doilea paragraf și articolul 28 alineatul (5)
Articolul 38 alineatul (2)	Articolul 28 alineatul (3)
Articolul 38 alineatul (3)	Articolul 28 alineatul (4)
Articolul 38 alineatul (4)	Articolul 28 alineatul (6)
Articolul 39 alineatul (1)	Articolul 13 alineatul (3)
Articolul 39 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 40 alineatul (1)	Articolul 16, articolul 30 și articolul 55
Articolul 40 alineatul (2)	Articolul 58 alineatul (10), articolul 61 alineatul (2), articolul 67 alineatul (1), articolul 68 alineatele (1) și (7)

Directiva 2012/34/UE	Prezentul regulament
Articolul 40 alineatul (3)	Articolul 58 alineatele (3) și (8)
Articolul 40 alineatul (4)	Articolul 56 alineatul (1)
Articolul 40 alineatul (5)	–
Articolul 41 alineatul (1)	Articolul 8 alineatul (1)
Articolul 41 alineatul (2)	Articolul 8 alineatul (2)
Articolul 41 alineatul (3)	Articolul 8 alineatul (3)
Articolul 42 alineatul (1)	Articolul 33 alineatul (1)
Articolul 42 alineatul (2)	Articolul 33 alineatul (6)
Articolul 42 alineatul (3)	Articolul 33 alineatul (7)
Articolul 42 alineatul (4)	Articolul 33 alineatul (7)
Articolul 42 alineatul (5)	Articolul 33 alineatul (8) și anexa I secțiunea 5
Articolul 42 alineatul (6)	Articolul 33 alineatul (9)
Articolul 42 alineatul (7)	Articolul 33 alineatul (11)
Articolul 42 alineatul (8)	Articolul 33 alineatul (12)
Articolul 43 alineatul (1)	Articolul 40 alineatul (1), articolul 34 alineatele (5), (6) și (7), articolul 35 alineatele (1) și (2) și anexa I secțiunile 2, 4, 5, 6 și 7
Articolul 43 alineatul (2)	Articolul 11 alineatul (9), articolul 13 alineatul (2), articolul 23 alineatul (9), articolul 40 alineatul (3) și articolul 41 alineatul (11)
Articolul 43 alineatul (3)	–
Articolul 44 alineatul (1)	Articolul 28 alineatul (1)
Articolul 44 alineatul (2)	Articolul 34 alineatele (6) și (7)
Articolul 44 alineatul (3)	Articolul 33 alineatul (4)
Articolul 44 alineatul (4)	Articolul 30 și articolul 66 alineatul (5)

Directiva 2012/34/UE	Prezentul regulament
Articolul 45 alineatul (1)	Articolul 34 alineatul (1)
Articolul 45 alineatul (2)	Articolul 27
Articolul 45 alineatul (3)	Articolul 34 alineatul (9)
Articolul 45 alineatul (4)	Articolul 34 alineatul (9)
Articolul 46 alineatul (1)	Articolul 38 alineatul (1)
Articolul 46 alineatul (2)	Articolul 38 alineatul (2)
Articolul 46 alineatul (3)	Articolul 38 alineatul (3)
Articolul 46 alineatul (4)	Articolul 38 alineatul (4)
Articolul 46 alineatul (5)	Articolul 38 alineatul (2)
Articolul 46 alineatul (6)	Articolul 39
Articolul 47 alineatul (1)	Articolul 23 alineatul (1) și anexa II
Articolul 47 alineatul (2)	Articolul 23 alineatul (5)
Articolul 47 alineatul (3)	Articolul 27 alineatul (1)
Articolul 47 alineatul (4)	Articolul 9 alineatele (1) și (2) și articolul 13 alineatul (3)
Articolul 47 alineatul (5)	Articolul 9 alineatul (1) și articolul 35
Articolul 47 alineatul (6)	Articolul 23 alineatul (6)
Articolul 48 alineatul (1)	Articolul 36 alineatul (1)
Articolul 48 alineatul (2)	Articolul 20 alineatul (5)
Articolul 49 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1)
Articolul 49 alineatul (2)	Articolul 26 alineatul (2)
Articolul 49 alineatul (3)	Articolul 26 alineatul (3)
Articolul 50 alineatul (1)	Articolul 24 alineatul (1)
Articolul 50 alineatul (2)	Articolul 24 alineatul (2)

Directiva 2012/34/UE	Prezentul regulament
Articolul 50 alineatul (3)	Articolul 24 alineatul (1)
Articolul 51 alineatul (1)	Articolul 23 alineatul (1)
Articolul 51 alineatul (2)	Articolul 25 alineatele (1) și (2)
Articolul 51 alineatul (3)	Articolul 25 alineatul (4)
Articolul 51 alineatul (4)	Articolul 25 alineatul (5)
Articolul 52 alineatul (1)	Articolul 14 alineatul (9)
Articolul 52 alineatul (2)	Articolul 29 alineatul (3)
Articolul 53 alineatul (1)	Articolul 37 alineatul (1)
Articolul 53 alineatul (2)	Articolul 11 alineatele (2) și (4) și articolul 37 alineatul (3)
Articolul 53 alineatul (3)	Articolul 10 alineatul (1)
Articolul 54 alineatul (1)	Articolul 45 alineatul (3)
Articolul 54 alineatul (2)	Articolul 45 alineatul (5)
Articolul 54 alineatul (3)	Articolul 45 alineatul (7)

2. Tabel de corespondență pentru Regulamentul (UE) nr. 913/2010

Regulamentul (UE) nr. 913/2010	Prezentul regulament
Articolele 1-7	–
Articolul 8	Articolul 58 alineatele (1)-(7), (9), (10) și (11), articolul 60 alineatul (1) literele (a), (b), (c) și (g) și articolul 60 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 16 alineatul (1), articolul 24 alineatele (3) și (4), articolul 25 alineatul (3) și articolul 61
Articolul 9 alineatul (1) literele (a), (c), (d) și (e) și alineatele (2), (3), (4) și (5)	–
Articolul 9 alineatul (1) litera (b)	Articolul 17 și articolul 24 alineatele (3) și (4)
Articolul 10	–
Articolul 11	Articolul 58 alineatele (1)-(7), (9), (10) și (11)
Articolele 12-18	–
Articolul 19	Articolul 51 și articolul 70 alineatele (7) și (8)
Articolele 20-25	–