



Bruxelles, 11 iunie 2024  
(OR. en)

10938/24

---

---

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

---

---

**TRANS 302  
CODEC 1484**

## **NOTĂ**

---

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	10059/24 + ADD 1
Nr. doc. Csie:	11718/23 + ADD 1-4
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 – Abordare generală

---

## **I. CONTEXT**

1. La 11 iulie 2023, Comisia a înaintat Consiliului și Parlamentului European o propunere<sup>1</sup> de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010, care are drept obiectiv creșterea disponibilității infrastructurii prin îmbunătățirea proceselor de planificare și de alocare și a coordonării transfrontaliere.
2. Proiectul de regulament are ca temei juridic articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) (procedura legislativă ordinară).

---

<sup>1</sup> ST 11718/23 + ADD 1-4.

3. Comitetul Economic și Social European<sup>2</sup> și-a dat avizul la 6 februarie 2024. Comitetul Regiunilor<sup>3</sup> și-a dat avizul la 18 martie 2024.
4. Grupul de lucru pentru transport terestru a discutat propunerea de 20 de ori în cadrul reuniunilor sale din 4 septembrie, 27 septembrie, 20 octombrie, 6 noiembrie, 20 noiembrie, 27 noiembrie și 12 decembrie 2023, precum și din 9 februarie, 13 februarie, 27 februarie, 7 martie, 14 martie, 19 martie, 11 aprilie, 16 aprilie, 23 aprilie, 30 aprilie, 14 mai, 21 mai și 28 mai 2024.
5. În cadrul reuniunii sale din 5 iunie, Comitetul Reprezentanților Permanenți a examinat compromisul rezultat în urma discuțiilor din cadrul Grupului de lucru pentru transport terestru și l-a aprobat în linii mari, în vederea unei abordări generale. Alte două observații formulate de statele membre în cadrul reuniunii respective a Comitetului Reprezentanților Permanenți au fost reflectate în textul care figurează în anexa la prezenta notă. Textul este prezentat în comparație cu propunerea Comisiei (**caractere aldine subliniate** și simbolul „[...]”).
6. În cadrul Parlamentului European, responsabilitatea principală revine Comisiei pentru transport și turism (TRAN). Dna Tilly Metz (Verzi, LU) a fost numită raportoare. Raportul a fost prezentat la 5 martie 2024; Parlamentul European și-a adoptat mandatul de negociere în plen la 12 martie 2024.

## II. STADIUL LUCRĂRILOR

### A. Soluții alternative la propunerea inițială

7. Statele membre au sprijinit obiectivele propunerii. Cu toate acestea, delegațiile au propus îmbunătățirea anumitor procese de planificare și alocare a capacităților de infrastructură, consolidarea rolului statelor membre și simplificarea evaluării performanței și a supravegherii reglementare. Prin urmare, președinția a elaborat următoarele soluții alternative la propunerea inițială, care au fost sprijinite de delegații.

---

<sup>2</sup> JO C, C/2024/891, 6.2.2024.

<sup>3</sup> JO C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Domeniul de aplicare al regulamentului

8. Președinția a preluat anumite posibilități de scutire sau de excludere din domeniul de aplicare care se aplică deja gestionării capacităților feroviare în temeiul Directivei 2012/34/UE, dar care nu au fost incluse în propunerea Comisiei sau nu au fost acoperite integral de aceasta, cum ar fi serviciile feroviare prestate în tranzit pe teritoriul Uniunii sau serviciile de navetă pentru vehicule rutiere prin tunelul de sub Canalul Mânecii (*articolul 1*). În ceea ce privește trasele internaționale care implică administratori de infrastructură din țări terțe, președinția a introdus posibilitatea unei diferențieri față de perioadele și termenele de alocare a capacităților stabilite în regulament, pentru cazurile în care acest lucru nu are niciun impact asupra altor administratori de infrastructură din Uniune care nu sunt implicați în respectivele trase internaționale (*articolul 38*).
9. Președinția a introdus în preambul considerații referitoare la porțiunea din rețeaua feroviară a Uniunii în care capacitatea este disponibilă în mod continuu, fără risc real de saturare, și la porțiunea din rețeaua feroviară a Uniunii care este izolată geografic de restul rețelei respective de o mare, pentru care statele membre și administratorii de infrastructură ar trebui să poată urma o abordare pragmatică și proporțională atunci când pun în aplicare regulamentul, respectând pe deplin obligațiile prevăzute în prezentul regulament (*considerentul 6b*). Acest lucru va contribui la prevenirea eventualului volum de muncă administrativă excesiv în aceste situații specifice.

b. Securitate și apărare

10. Președinția a reflectat în text toate preocupările exprimate de delegații cu privire la securitate și apărare. În primul rând, președinția a subliniat că regulamentul nu împiedică statele membre să adopte măsuri pentru a proteja interesele esențiale în materie de securitate sau apărare și pentru a asigura accesul armatei la infrastructura feroviară (*articolul 1*). Aceste măsuri nu se mai limitează la situațiile de criză, ci sunt supuse aceluiași condiții ca și măsurile luate în situații de criză.
11. Apoi, președinția a introdus posibilitatea ca statele membre să refuze acordarea sau să retragă drepturile de capacitate de infrastructură unui solicitant în cazul în care stabilesc că acestea ar implica un risc substanțial și grav pentru ordinea publică sau siguranța publică, inclusiv pentru securitatea și apărarea națională. O astfel de măsură, care ar avea consecințe în special pentru statele membre învecinate, va trebui să fie justificată în mod corespunzător, să fie strict necesară și proporțională cu obiectivul urmărit și să fie revizuită periodic (*articolul 10a*).

c. Elaborarea celor trei cadre europene de către Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură (ENIM)

12. Președinția a detaliat normele și a prelungit calendarul pentru elaborarea de către ENIM a celor trei cadre europene pentru gestionarea capacităților, pentru coordonarea transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, precum și pentru evaluarea performanței. Președinția a adăugat, de asemenea, o consultare a părților interesate operaționale, precum și o recomandare din partea Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (ENRRB) înainte de adoptarea cadrelor (*articolele 6, 44 și 50*).
13. În plus, președinția a indicat în mod explicit în preambul că conținutul cadrelor europene nu are caracter obligatoriu (*considerentul 15*). Această clarificare este necesară, în primul rând, din motive de securitate juridică, astfel încât administratorii de infrastructură să cunoască amploarea obligațiilor care le revin în temeiul prezentului regulament și, în al doilea rând, pentru a se asigura că nu există niciun conflict cu jurisprudența *Meroni*<sup>4</sup>, întrucât ENIM este o entitate terță. Cu toate acestea, pentru a asigura o abordare suficient de armonizată a gestionării capacității feroviare, textul prevede că administratorii de infrastructură se străduiesc să urmărească conținutul cadrelor respective și că motivează orice abatere de la acesta.

d. Orientări strategice

14. Președinția a consolidat domeniul de aplicare și importanța orientărilor strategice furnizate de statele membre administratorilor lor de infrastructură. În special, statele membre pot obliga administratorii de infrastructură să planifice în prealabil capacitățile de infrastructură, pot orienta împărțirea capacităților infrastructurii foarte utilizate sau saturate, pot orienta punerea în aplicare a mecanismului formal de soluționare a conflictelor și pot circumscrie posibilitățile de rezervare a capacității prin acorduri-cadru sau prin planificare continuă. Cu toate acestea, adoptarea de către statele membre a unor astfel de orientări rămâne opțională, la fel ca și posibilitatea statelor membre de a le conferi caracter obligatoriu. Președinția a însoțit, de asemenea, această consolidare cu garanții adecvate pentru evitarea unei abordări fragmentate a gestionării capacității feroviare, solicitând statelor membre să își coordoneze orientările strategice respective și să respecte independența operațională a administratorilor de infrastructură (*articolele 11, 18 și 37*).

---

<sup>4</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 13 iunie 1958, *Meroni*/Înalta Autoritate, 9/56, EU:C:1958:7

e. Planificarea capacităților

15. Președinția a reorganizat conținutul documentelor de planificare, care figurează în prezent în întregime în *Anexa I*. În vederea reducerii sarcinii administrative a administratorilor de infrastructură în legătură cu documentele de planificare respective, președinția a limitat cazurile în care astfel de documente trebuie actualizate. De exemplu, strategiile privind capacitatea sunt actualizate numai în cazul unor evenimente neprevăzute și semnificative, iar modele de capacitate sunt actualizate numai dacă planurile de furnizare a capacităților, care sunt mai detaliate, nu sunt deja publicate (*articolele 16-18*).

f. Criterii socioeconomice, operaționale și de mediu

16. Delegațiile au recunoscut importanța utilizării criteriilor socioeconomice, operaționale și de mediu în gestionarea capacității reduse, pentru a obține cele mai mari beneficii posibile pentru societate. Astfel de criterii vor fi utilizate, pe de o parte, pentru a evalua opțiunile alternative de împărțire pe elementele de infrastructură foarte utilizate și saturate–, administratorul de infrastructură având, de asemenea, posibilitatea de a lua în calcul circumstanțele locale sau naționale– și, pe de altă parte, pentru a soluționa conflictele care nu au putut fi soluționate prin coordonarea cererilor de capacitate (*articolele 25 și 37*). Comisia va trebui să revizuiască funcționarea acestor criterii în raportul său privind punerea în aplicare a regulamentului în termen de 10 ani de la intrarea sa în vigoare (*articolul 73*).

g. Penalități

17. Președinția a înlocuit „compensația” propusă pentru modificarea drepturilor de capacitate, în cazul în care o parte nu își respectă angajamentele, cu o „penalitate”, termenul acesta fiind mai adecvat pentru a descrie un astfel de stimulent financiar pentru ca toate părțile să își respecte angajamentele în cauză. Președinția a reunit toate dispozițiile referitoare la penalități la *articolul 40*. Președinția a adus detalii suplimentare cu privire la nivelurile și modulările penalității și la criteriile care trebuie luate în considerare la definirea acestor niveluri și modulări. Restricțiile de capacitate care rezultă din lucrările de infrastructură declarate de administratorii de infrastructură în anumite condiții nu fac obiectul unei astfel de penalități. În cele din urmă, președinția a introdus principiul potrivit căruia, fără a aduce atingere Convenției privind transporturile internaționale feroviare („COTIF”) și dreptului la o cale de atac în temeiul dreptului intern și al dreptului Uniunii, plata unei penalități epuizează pentru cealaltă parte alte creanțe financiare legate de aceeași modificare.

h. Situații de criză

18. Reflectând faptul că gestionarea crizelor ține în cea mai mare parte de competența statelor membre, președinția a eliminat posibilitatea Comisiei de a solicita unui stat membru să abroge măsurile temporare adoptate ca răspuns la o situație de criză. Cu toate acestea, statele membre vor trebui să informeze Comisia și ENIM cu privire la astfel de măsuri temporare, să limiteze conținutul acestora la ceea ce este strict necesar pentru a aborda situația de criză și să le coordoneze cu alte state membre atunci când măsurile respective au un impact asupra traficului transfrontalier (*articolul 47*).

i. Coordonarea între statele membre

19. Președinția a creat o obligație formală de coordonare între statele membre pentru mai multe aspecte ale textului, pentru a se asigura că practicile sunt suficient de armonizate atunci când este necesar (*articolul 53a*). Acest lucru a fost considerat deosebit de important de către anumite delegații, având în vedere abrogarea Regulamentului privind coridoarele de transport feroviar de marfă<sup>5</sup>, care conținea mecanisme de coordonare, însă limitate la serviciile de transport feroviar de marfă. Președinția consideră că dispozițiile combinate ale prezentului regulament și ale Regulamentului TEN-T revizuit, care creează noi coridoare europene de transport, vor crea un cadru de guvernare adecvat pentru toate serviciile feroviare.

j. Evaluarea performanței

20. Președinția a eliminat „organismul de evaluare a performanței” propus, deoarece acestei entități i s-ar fi încredințat sarcini apropiate de domeniul de expertiză al entităților deja existente. Președinția a propus, în schimb, să se încredințeze ENIM-ului și ENRRB-ului examinarea performanței serviciilor furnizate de administratorii de infrastructură. În special, cadrul european pentru evaluarea performanței și, pe această bază, raportul european de evaluare a performanței sunt menținute, cu contribuția și recomandările ENRRB (*articolele 49-51*).

---

<sup>5</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

k. Digitalizare

21. Președinția a făcut referire în mod explicit la posibilitatea ca statele membre să utilizeze în continuare instrumentele existente de gestionare a capacității, atât timp cât acestea permit îndeplinirea cerințelor regulamentului, pentru a preîntâmpina orice investiții inutile pentru digitalizare (*articolul 62*).

l. Acte delegate și acte de punere în aplicare

22. Președinția a limitat competențele Comisiei de a adopta acte delegate la aspectele strict necesare și a delimitat și mai mult delegarea competențelor acordate (*articolele 10, 11, 21, 38, 39 și 48*). Președinția consideră că, având în vedere complexitatea deosebită a prezentului regulament și faptul că acesta este o modalitate complet nouă de gestionare a capacității sectorului, este important să se permită revizuirea anumitor aspecte ale regulamentului pentru a se garanta că normele prevăzute în acesta rămân adecvate în timp. Președinția a delimitat în mod clar elementele care ar putea fi modificate în anexe și a adăugat condiții pentru ca Comisia să acționeze, cum ar fi dificultăți majore de punere în aplicare. Președinția a introdus, de asemenea, clauzele standard referitoare la actele delegate privind posibilitatea de a revoca delegarea de competențe, consultarea experților și procedura de adoptare (*articolul 71*).

23. Președinția a inclus „clauza privind absența avizului” pentru toate actele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în temeiul prezentului regulament, ceea ce înseamnă că Comisia nu adoptă actul de punere în aplicare în cazul în care Comitetul SERA nu emite un aviz (*articolul 72*).

m. Regula de vot a ENIM

24. Comisia a propus menținerea regulii actuale de vot a ENIM, potrivit căreia toți administratorii de infrastructură dintr-un stat membru au împreună un vot, iar ENIM adoptă deciziile cu majoritate simplă. Având în vedere rolul revizuit în mare măsură al ENIM, cu numeroase sarcini noi care vor modela noul proces de gestionare a capacităților, președinția a considerat că ar trebui să fie necesară o majoritate mai mare de două treimi pentru a lua orice decizie, menținând în același timp principiul unui vot pentru fiecare stat membru (*articolul 55*). Această regulă de vot, sprijinită de mai multe delegații, va asigura faptul că toate voturile sunt luate în considerare, reprezentând diferite situații operaționale și garantând, în același timp, că ENIM este funcțional și că poate lua decizii.

## **B. Finanțare**

25. În evaluarea sa a impactului<sup>6</sup>, Comisia a evaluat noile costuri generate de regulament pentru autoritățile publice naționale la 0,9 milioane EUR pe an pentru perioada 2025-2050<sup>7</sup>, iar noile costuri pentru părțile interesate operaționale la 79,3 milioane EUR pe an. Prin comparație, se preconizează că beneficiile totale, inclusiv reducerea costurilor externe, vor fi de 519,3 milioane EUR pe an.
26. În fișa financiară legislativă care însoțește propunerea sa<sup>8</sup>, Comisia a identificat posibilitatea unei cofinanțări din partea UE sub forma asistenței tehnice a Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) în perioada 2025-2027 pentru funcționarea ENIM, inclusiv coordonatorul rețelei și secretariatul ENRRB. Comisia a prevăzut o cofinanțare de 5,5 milioane EUR în fiecare an pentru perioada 2025-2027<sup>9</sup> și a indicat că această cofinanțare ar putea fi prelungită, în funcție de discuțiile privind următorul cadrul financiar multianual.

## **III. OBSERVAȚII SUPLIMENTARE FORMULATE ÎN CADRUL COMITETULUI REPREZENTANȚILOR PERMANENȚI**

27. Compromisul prezentat în anexa la prezenta notă reflectă alte două observații formulate de statele membre în cadrul reuniunii Comitetului Reprezentanților Permanenți din 5 iunie:
- Operatorii de transport intermodal sunt în prezent menționați în mod explicit printre părțile interesate operaționale care vor participa la procesul de coordonare și consultare în cadrul grupurilor de lucru ale ENIM (*articolul 56*);

---

<sup>6</sup> ST 11718/23 ADD3, în special tabelele 7 și 11.

<sup>7</sup> Din care: 0,3 milioane EUR pentru funcționarea secretariatului ENRRB, 1,1 milioane EUR reprezentând costuri de punere în aplicare, minus 0,5 milioane EUR economii de costuri.

<sup>8</sup> ST 11718/23

<sup>9</sup> Posibil să mai fie adaptată, deoarece această estimare a inclus crearea unui organism de evaluare a performanței, care a fost eliminat de președinție.

- Administratorii de infrastructură responsabili pentru liniile care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și din cea centrală extinsă a statelor AELS și a părților din Europa de Sud-Est la Tratatul de instituire a Comunității transporturilor<sup>10</sup> ar trebui să aibă dreptul de a fi membri ai ENIM fără drept de vot, cu condiția ca aceste state sau părți să aplice regulamentul pe baza unui acord internațional încheiat cu UE (*considerentul 21a și articolul 55*).

#### IV. CONCLUZII

28. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul este invitat să ajungă la o abordare generală cu privire la propunerea de regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european.
- 

---

<sup>10</sup> Decizia (UE) 2017/1937 a Consiliului privind semnarea, în numele Uniunii Europene, și aplicarea cu titlu provizoriu a Tratatului de instituire a Comunității transporturilor

2023/0271 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european,  
de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010**

(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>11</sup>,  
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>12</sup>,  
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

---

<sup>11</sup> [JO C, C/2024/891, 6.2.2024 \[...\]](#)

<sup>12</sup> [JO C, C/2024/1982, 18.3.2024 \[...\]](#)

întrucât:

- (1) Comunicarea Comisiei intitulată „Pactul verde european”<sup>13</sup> stabilește un obiectiv al neutralității climatice care trebuie 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 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. 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<sup>14</sup>, prin care 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 % până în 2030. Transporturile reprezintă aproximativ 25 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii, înregistrându-se o creștere a acestora 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.
- (2) Comunicarea intitulată „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă”<sup>15</sup> stabilește etape principale care au scopul de a ghida sistemul de transport al Uniunii către realizarea obiectivelor privind o mobilitate durabilă, inteligentă și rezilientă. Aceasta preconizează că traficul feroviar de marfă ar trebui să crească cu 50 % până în 2030 și să se dubleze până în 2050; traficul pe calea ferată de mare viteză ar trebui să se dubleze până în 2030 și să se tripleze până în 2050, iar călătoriile colective programate cu o lungime mai mică de 500 km ar trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul Uniunii. Pentru a atinge aceste obiective, transportul feroviar [...] **ar trebui** să devină mai atractiv din punctul de vedere al accesibilității prețurilor, al fiabilității și al adaptării serviciilor la nevoile călătorilor și ale expeditorilor de mărfuri.

---

<sup>13</sup> Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Pactul verde european”, COM(2019) 640 final din 11 decembrie 2019.

<sup>14</sup> Comunicarea Comisiei „Calea către o planetă sănătoasă pentru toți – Plan de acțiune al UE: «Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului»”, COM(2021) 400 final din 12 mai 2021.

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

- (3) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>16</sup> stabilește normele aplicabile administrării și exploataării infrastructurii feroviare, precum și principiile și procedurile aplicabile alocării capacităților de infrastructură feroviară pentru serviciile de transport feroviar intern și internațional.
- (4) Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>17</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.
- (5) **Gestionarea** capacităților de infrastructură feroviară și managementul traficului **feroviar** sunt esențiale pentru buna funcționare a sectorului feroviar. Operarea serviciilor de transport feroviar, **în special a serviciilor feroviare transfrontaliere**, trebuie să fie planificată și coordonată cu atenție pentru a permite trenurilor cu caracteristici foarte diferite, cum ar fi viteza și distanța de frânare, să circule în siguranță pe aceleași linii de cale ferată. Gestionarea optimă **și armonizată** a capacităților creează mai multe oportunități pentru serviciile de transport feroviar și sporește fiabilitatea **și continuitatea** acestora. **Prezentul** regulament ar trebui să ofere administratorilor de infrastructură suficientă flexibilitate pentru gestionarea eficace a capacităților, asigurând în același timp că [...] **toți solicitanții** sunt tratați **într-un mod transparent și fără discriminare, care garantează o concurență loială**, [...] în ceea ce privește accesul lor la rețea.
- (6) Directiva 2012/34/UE recunoaște dreptul statelor membre de a nu aplica normele privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară pentru anumite părți ale rețelei feroviare sau anumite servicii de transport feroviar, în cazul în care o astfel de excludere din domeniul de aplicare al dreptului Uniunii nu ar afecta funcționarea spațiului feroviar unic european. Aceste excluderi ar trebui să se aplice în continuare, iar statele membre ar trebui să își păstreze dreptul de a solicita astfel de excluderi în viitor și în legătură cu prezentul regulament.

---

<sup>16</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).

<sup>17</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).

**(6a) Exploatarea legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii este reglementată în special de Tratatul privind construirea și exploatarea de către concesionari privați a unei legături fixe pe sub Canalul Mânecii, dintre Franța și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, 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, Le Ministre de l’Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited și France-Manche S.A. În temeiul acestui tratat și al respectivului contract de concesiune (denumit în continuare „contractul de concesiune”), concesionarii trebuie să administreze infrastructura și să opereze un serviciu de navetă pentru vehicule rutiere. Directiva 2012/34/UE, cu excepția anumitor articole, nu se aplică întreprinderilor a căror activitate se limitează la asigurarea serviciilor de navetă pentru vehicule rutiere prin tunelul de sub Canalul Mânecii sau la operațiuni de transport sub formă de servicii de navetă pentru vehicule rutiere prin tunelul respectiv. În mod similar, nu este adecvat să se aplice prezentul regulament gestionării capacităților de infrastructură 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 pentru operarea altor servicii, cum ar fi trenurile de călători și de marfă.**

**În plus, în temeiul Tratatului de la Canterbury și al contractului de concesiune, concesionarii au obligația de a respecta dispozițiile acordului respectiv, actele cu putere de lege și normele administrative în vigoare în Franța și în Regatul Unit, precum și normele Uniunii aplicabile construirii și exploatării legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii. Guvernele francez și britanic au obligația de a depune eforturi pentru a se coordona între ele și de a lua măsurile necesare, inclusiv demersuri pe lângă organizațiile internaționale, în special pentru exploatarea legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii în conformitate cu contractul de concesiune. Prin urmare, aplicarea anumitor dispoziții din prezentul regulament infrastructurii legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii ar trebui exclusă în cazul în care o astfel de aplicare prezintă un risc de conflict cu aplicarea dreptului în vigoare în Regatul Unit. Acesta este cazul dispoziției care definește valori-limită pentru infrastructura foarte utilizată sau saturată.**

- (6b) La punerea în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește o porțiune a rețelei feroviare a Uniunii în care capacitatea este disponibilă în mod continuu și nu se preconizează că va apărea nicio modificare relevantă pe termen scurt sau mediu sau 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 care administrează infrastructura situată în alte state membre, 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.**
- (6c) Prezentul regulament nu ar trebui să împiedice statele membre să adopte măsurile necesare pentru a proteja interesele esențiale de securitate sau apărare și pentru a se asigura că armata are acces suficient la infrastructura feroviară.**
- (6d) 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 pe infrastructura feroviară a unui stat membru mărfuri periculoase sau arme care au intrat ilegal în Uniune. Pentru a garanta fluiditatea, siguranța și securitatea traficului feroviar și pentru a asigura protecția infrastructurii lor de transport feroviar, 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 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 multiretea. Atunci când evaluează riscul pentru siguranța publică sau ordinea publică, statul membru în cauză poate ține seama, printre altele, de faptul că solicitantul face obiectul unor măsuri restrictive adoptate de Uniune și de motivele adoptării unor astfel de măsuri, de faptul că 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 persoane sau entități care face obiectul măsurilor restrictive**

**adoptate de Uniune sau de faptul că solicitantul sau persoana ori entitatea respectivă este implicat(ă) 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 evaluând periodic dacă aceasta continuă să fie justificată și proporțională. Statul membru ar trebui să informeze Comisia, organismul de reglementare și, în cazul drepturilor de capacitate multiretea, 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 cazul în care acestea din urmă exprimă îngrijorări cu privire la decizia adoptată.**

- (7) Normele și procedurile privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară ar trebui să reflecte mai bine nevoile tuturor segmentelor pieței feroviare. Ele ar trebui să țină seama în special de necesitatea de a asigura stabilitatea pe termen lung a capacității disponibile pentru serviciile de transport de călători, **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 trebui să mai fie axat pe un accent predominant anual, ci ar trebui să fie organizat în trei etape ulterioare ale planificării strategice a capacităților; programarea serviciilor de transport feroviar și alocarea capacităților și adaptarea și reprogramarea capacităților. Introducerea unor etape mai bine definite și structurate, care să prevadă posibilitatea unei planificări pe termen lung și a unei adaptări pe termen scurt a gestionării capacităților, ar aduce beneficii în special serviciilor care nu sunt ușor de planificat din timp sau care presupun o organizare mai complexă, cum ar fi trenurile de marfă și trenurile de călători transfrontaliere.
- (8) O parte din ce în ce mai mare a rețelei feroviare a Uniunii este fie saturată, fie aproape saturată și nu poate răspunde nevoilor de capacități de infrastructură feroviară ale tuturor solicitanților și nu poate susține creșterea în continuare a volumului transportului feroviar. Se preconizează că dezvoltarea infrastructurii și digitalizarea, în conformitate cu specificația tehnică de interoperabilitate elaborată în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului, în special Sistemul european de management al traficului feroviar („ERTMS”), vor duce la o creștere a capacităților disponibile pe termen mediu și lung. Cu toate acestea, administratorii de infrastructură [...] **ar** trebui să stabilească priorități pentru utilizarea tronsoanelor **foarte utilizate sau saturate**. **Statele membre ar trebui să aibă dreptul de a oferi administratorului de infrastructură orientări strategice, pentru a se asigura că planificarea și utilizarea capacității feroviare, în special pe tronsoanele foarte utilizate sau saturate, sunt în concordanță cu obiectivele lor generale și cu orientările lor de politică, respectând în același timp responsabilitățile operaționale ale administratorului de infrastructură. Administratorii de infrastructură ar trebui să**

evalueze utilizarea capacităților de infrastructură feroviară pe baza unor proceduri și metode obiective, transparente și adecvate, ținând seama în cea mai mare măsură de metoda comună care urmează să fie elaborată de ENIM. Comisiei ar trebui să i se acorde competența de a defini, prin intermediul unui act de punere în aplicare, principiile-cheie generale ale metodei care urmează să fie elaborată de ENIM. Atunci când adoptă acest act, Comisia ar trebui să se abțină de la definirea elementelor detaliate care trebuie incluse în metoda respectivă.

**(8a) Pentru a asigura utilizarea optimă a capacității de infrastructură feroviară, ar trebui să se țină seama de criteriile socioeconomice, operaționale și de mediu în timpul procesului de planificare și alocare, în special atunci când se evaluează opțiunile alternative de împărțire în cazul în care un element de infrastructură a fost declarat ca fiind foarte utilizat sau saturat și în scopul soluționării conflictelor. În special, Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură (ENIM), instituită în temeiul Directivei 2012/34/UE, ar trebui să se bazeze pe astfel de criterii în scopul definirii procedurilor pentru evaluarea opțiunilor alternative de împărțire și pentru soluționarea conflictelor. Procedurile respective ar trebui, în măsura posibilului, să fie simple și definite într-un grad mare de generalitate, permițând aplicarea lor în majoritatea circumstanțelor. [...]**

(9) 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. Aceasta ar trebui să asigure alocarea capacităților de infrastructură feroviară într-un mod care să maximizeze valoarea serviciilor de transport feroviar pentru societate. Administratorii de infrastructură ar trebui să se asigure că planificarea strategică oferă din ce în ce mai multe detalii cu privire la capacitățile disponibile și că aceasta constituie baza pentru alocarea capacităților.

- (10) Pentru a asigura disponibilitatea capacităților pentru alocare pe diferite segmente ale pieței feroviare și, în special, pentru transportul feroviar de marfă și serviciile feroviare transfrontaliere, administratorilor de infrastructură ar trebui să li se permită să planifice în prealabil utilizarea capacităților pe tronsoanele saturate sau foarte utilizate ale rețelei feroviare și să extindă această planificare la alte tronsoane ale rețelei, dacă se consideră necesar. Această planificare prealabilă a capacității ar trebui să țină seama de diferitele metode de alocare a capacităților și de caracteristicile diferitelor segmente ale pieței feroviare. Ea 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.
- (11) Atunci când alocă capacități, administratorii de infrastructură ar trebui să **își** respecte [...] **planificarea** strategică de furnizare a capacităților [...], **asigurând**, [...] în același timp, alocarea capacităților în conformitate cu cererea pieței, într-un mod echitabil și nediscriminatoriu. În acest scop, anumite cereri de capacitate pot fi refuzate, **inclusiv atunci când se aplică mecanismele de soluționare a conflictelor**, iar planul de furnizare a capacităților **ar trebui** [...] actualizat [...] **încontinuu** pentru a reflecta [...] **capacitatea disponibilă. Mecanismele de soluționare a conflictelor ar trebui să țină seama de diferitele metode de alocare a capacităților și de caracteristicile diferitelor segmente ale pieței feroviare.**
- (12) Diferitele segmente ale pieței feroviare au posibilități diferite de a-și anticipa nevoile în materie de capacități de infrastructură feroviară. Este posibil ca unii furnizori de servicii de transport de marfă, în special, să nu fie în măsură să își identifice nevoile în materie de capacitate în timp util pentru a fi incluși în graficul de circulație, adică în planul anual pentru circulația trenurilor și a materialului rulant, și ar putea să nu se încadreze în programul anual al acestuia. Prin urmare, administratorii de infrastructură ar trebui să fie în măsură să ofere capacități suficiente din punct de vedere calitativ și cantitativ și pentru serviciile de transport feroviar care au o cerere instabilă, sunt organizate într-un termen relativ scurt, includ mai mult de o singură cursă a trenurilor și pot circula în mod repetat pe o perioadă care poate să nu coincidă cu durata perioadei de valabilitate a graficului de circulație.

- (13) 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 capacitățile de infrastructură feroviară cu mai mult timp în avans pentru servicii 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 deosebit de convenabilă pentru serviciile de transport feroviar de marfă, având în vedere caracteristicile lor, alocarea capacităților prin procesul de planificare continuă ar trebui să vizeze cel puțin serviciile de transport feroviar de marfă.**
- (14) O parte semnificativă a transportului feroviar de marfă este de lung parcurs și necesită coordonarea transfrontalieră a administratorilor de infrastructură. Obiectivul de politică de creștere a traficului feroviar se bazează și pe creșterea serviciilor de transport transfrontalier de călători. Pentru a facilita și a promova creșterea traficului transfrontalier în spațiul feroviar unic european, este necesar să se asigure o mai mare coerență [...] a normelor și procedurilor privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară, **precum și o abordare armonizată.** În consecință, ar trebui consolidat rolul [...] **ENIM**, [...] încredințând acestuia sarcina de a elabora orientări [...] **pentru a consolida coerența** punerii în aplicare [...] a prezentului regulament referitoare la procedurile și metodologiile de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și de a coordona activ capacitățile și traficul transfrontaliere. În special, [...] **ENIM** ar trebui să elaboreze cadre europene de gestionare a capacităților, de coordonarea transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, precum și de evaluare a performanței.
- (15) Cadrele europene elaborate de [...] **ENIM** ar trebui să ofere orientări, **inclusiv proceduri și principii comune**, pentru respectarea cărora administratorii de infrastructură ar trebui să depună toate eforturile.[...] **Cadrele respective și elementele conținute de acestea nu ar trebui să aibă caracter obligatoriu, iar managerii de infrastructură ar trebui să păstreze** [...] responsabilitatea pentru deciziile lor operaționale, însă managerii de infrastructură ar trebui [...] **să explice** orice deviere de la cadrele **respective**, [...] **astfel cum se prevede în prezentul regulament**[...]. [...] Această abordare **permite** realizarea unui echilibru între necesitatea de a coordona și aplica abordări armonizate în spațiul feroviar unic european și necesitatea de a adapta procedurile și metodologiile la circumstanțele specifice ale anumitor zone geografice. După [...] **zece** ani de aplicare a prezentului regulament, Comisia ar trebui, **atunci când evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament**, să evalueze dacă

stadiul convergenței procedurilor și metodologiilor și eficacitatea procesului de coordonare între administratorii de infrastructură, precum și progresele generale înregistrate în direcția instituirii spațiului feroviar unic european justifică **modificarea prezentului regulament** [...] pentru **a prevedea norme obligatorii care să** înlocuiască elementele cadrelor europene elaborate de [...] **ENIM**.

**(15a) ENIM ar trebui să desemneze un coordonator al rețelei, care să îndeplinească sarcini operaționale și de sprijin. Având în vedere experiența și contribuția RailNetEurope (RNE) la îmbunătățirea gestionării capacităților de infrastructură feroviară, această asociație nonprofit ar trebui avută în vedere de ENIM pentru desemnarea coordonatorului rețelei.**

- (16) 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. Acestea ar trebui să prevadă un sistem de coordonare structurată între administratorii de infrastructură și alte părți interesate.
- (17) Exploatarea infrastructurii feroviare necesită nu numai o cooperare strânsă între administratorii de infrastructură, ci și o interacțiune puternică cu întreprinderile feroviare și cu alte părți interesate direct implicate în operațiunile de transport feroviar și multimodal și în operațiunile logistice. Prin urmare, este necesar să se prevadă o coordonare structurată între administratorii de infrastructură și alte părți interesate.
- (18) Fiabilitatea serviciilor de transport feroviar este unul dintre aspectele cele mai apreciate de clienții căilor ferate. Fiabilitatea orarelor este, de asemenea, un aspect esențial pentru buna funcționare a sistemului feroviar, în cazul în care există interacțiuni puternice între servicii și externalitățile rețelei. Din acest motiv, abaterile de la orar ar trebui reduse la minimum. În plus, ar trebui introdus un sistem de stimulente adecvate pentru a promova îndeplinirea angajamentelor de către administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alte părți interesate relevante. Aceste stimulente ar trebui să fie atât cu caracter economic, cât și fără caracter economic.

**(18a) Prezentul regulament ar trebui să instituie un sistem de penalități care să fie plătite în cazul în care o parte, fie administratorul de infrastructură, fie solicitantul, nu își îndeplinește angajamentele cu privire la un drept de capacitate alocat. Nivelurile penalității pe care partea ce inițiază modificarea drepturilor de capacitate trebuie să o plătească celeilalte părți ar trebui să fie de așa natură încât să ofere stimulente eficace administratorului de infrastructură și solicitanților astfel încât aceștia să respecte utilizarea planificată a capacității și să reducă la minimum perturbările. Nivelurile respective ar trebui să fie proporționale și nediscriminatorii și ar trebui să ia în considerare mai mulți factori, inclusiv impactul modificării, momentul notificării modificării furnizate celeilalte părți de către partea care a inițiat modificarea, calitatea capacității alternative furnizate în cazul în care modificarea este cauzată de administratorul de infrastructură, sau dacă capacitatea poate fi realocată și utilizată de un alt solicitant în cazul în care modificarea este cauzată de solicitant. Fără a aduce atingere Convenției privind transporturile internaționale feroviare din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (denumită în continuare „COTIF”), în special articolului 8 alineatul (1) punctul I din apendicele E la convenția respectivă, după caz, și dreptului de a contesta deciziile privind penalitatea plătită, plata penalității respective de către partea care a inițiat modificarea în temeiul prezentului regulament ar trebui să epuizeze pentru cealaltă parte alte cereri financiare legate de aceeași modificare, pentru a evita dubla despăgubire, multiplicarea procedurilor judiciare și procedurile îndelungate, anevoioase și greoaie pe care le-ar implica o acțiune în despăgubire având ca obiect repararea integrală a prejudiciului suferit de cealaltă parte.**

(19) Monitorizarea continuă a calității serviciilor de infrastructură feroviară și a **serviciilor** de transport **feroviar** este o condiție prealabilă pentru îmbunătățirea performanței acestor servicii. Prin urmare, este necesar să se stabilească un sistem transparent și obiectiv de indicatori care să ofere feedback cu privire la aspectele legate de performanță care sunt relevante pentru diferitele părți interesate operaționale și pentru clienții finali ai serviciilor de transport feroviar. Principala funcție a acestui [...] sistem ar trebui să se concentreze pe monitorizarea îndeplinirii angajamentelor asumate de părțile interesate operaționale și pe progresele înregistrate în ceea ce privește performanța de-a lungul timpului, ținând seama totodată de circumstanțele și caracteristicile diferite din sectorul feroviar. [...]

(20) 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. Acest cadru ar trebui **să urmărească** [...] **garantarea faptului că** toți administratorii de infrastructură din UE utilizează principii și metodologii comune

pentru măsurarea performanței prin intermediul unor indicatori conveniți. Cadrul ar trebui să permită identificarea deficiențelor în materie de performanță în rețeaua feroviară a UE. El ar trebui să **urmărească** [...] **garantarea** 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, asigură coerența în identificarea celor mai relevante deficiențe în materie de performanță. Cadrul ar trebui să permită administratorilor de infrastructură să coopereze la nivelul UE pentru a identifica măsuri de remediere a deficiențelor în materie de performanță și pentru a urmări impactul acestora. [...] **ENIM** [...] ar trebui să reexamineze periodic acest cadru pentru a se asigura că este adecvat scopului.

**(20a) ENIM ar trebui să elaboreze un raport european de evaluare a performanței care să acopere cel puțin liniile incluse în coridoarele europene de transport stabilite în [noul Regulament TEN-T]. Rețeaua europeană a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (ENRRB) ar trebui să contribuie la această evaluare, furnizând evaluarea și recomandările sale cu privire la performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar.**

(21) Pentru a asigura [...] o coordonare eficace a administratorilor de infrastructură feroviară **la nivelul UE**, [...] **ENIM** [...] ar trebui să devină mai operațional. Ar trebui să includă mecanisme decizionale care să permită administratorilor de infrastructură feroviară [...] să se coordoneze în mod eficace cu privire la planificarea strategică a capacităților de infrastructură feroviară.

**(21a) Toti administratorii de infrastructură din statele membre care sunt responsabili de liniile care fac parte din 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 ar trebui, de asemenea, să poată participa la deliberările ENIM fără drept de vot. În plus, este în interesul Uniunii să permită participarea la ENIM, fără drept de vot, a administratorilor de infrastructură responsabili de liniile din rețeaua TEN-T centrală sau centrală extinsă a statelor 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, cu condiția ca statele sau părțile respective să aplice prezentul regulament în temeiul unui acord internațional încheiat cu Uniunea. 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.**

**(21b) Măsurile și orientările de politică ale statelor membre care au un impact asupra serviciilor feroviare transfrontaliere ar trebui să facă obiectul coordonării între statele membre, în măsura posibilului în contextul forurilor existente.**

- (22) Organismele de reglementare din domeniul feroviar ar trebui să coopereze la nivelul Uniunii pentru a asigura aplicarea coerentă a cadrului de reglementare și tratamentul consecvent al solicitanților în întregul spațiu feroviar unic european. Ele ar trebui să realizeze această cooperare prin intermediul [...] **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 feroviare transfrontaliere și cu performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar** [...]. **Recomandările și avizele adoptate de ENRRB** nu ar trebui să afecteze competențele organismelor de reglementare în domeniul feroviar sau pe cele ale administratorilor de infrastructură.
- (23) Gestionarea eficientă a capacităților feroviare și a traficului necesită schimbul de date și informații între administratorii de infrastructură, solicitanți și alte părți interesate operaționale. Acest schimb poate fi mult mai eficace și mai eficient cu sprijinul instrumentelor digitale interoperabile și, acolo unde este posibil, al automatizării. Prin urmare, specificațiile de interoperabilitate ar trebui puse în aplicare cu prioritate și dezvoltate în continuare pentru a ține pasul cu evoluțiile tehnologice și cu noile procese prezentate în prezentul regulament.
- (24) 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 titlul IV din Regulamentul (UE) 2021/2085 al Consiliului, [...] **prin** intermediul [...] **grupului de coordonare** pentru pilonul de sistem [...] și [...] al [...] **grupului de** [...] **implementare** menționate la articolele **96 și, respectiv, 97** din Regulamentul (UE) 2021/2085.
- (25) [...].

- (26) 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 tratat. Aceste competențe ar trebui să vizeze **anumite elemente ale livrabilelor** care rezultă din planificarea strategică a capacităților de infrastructură; calendarul pentru planificarea strategică a capacităților și procesul de alocare a capacităților; [...] **duratele** pentru modificarea capacităților alocate și construirea de soluții alternative pentru solicitanți; [...] **anumite elemente legate de** calendarul pentru coordonarea, consultarea și publicarea restricțiilor de capacitate ca urmare a unor lucrări de infrastructură; [...] **pragurile pentru utilizarea capacității** infrastructurii foarte utilizate și saturate și [...]; [...] informațiile care trebuie 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 legiferare<sup>18</sup>. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții ar trebui să aibă acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (27) 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; [...] **norme detaliate privind procedura de încheiere a acordurilor-cadru, forma și conținutul unor astfel de acorduri; principiile-cheie ale metodei de calcul al utilizării capacității de infrastructură feroviară; stabilirea de categorii pentru modificările drepturilor de capacitate și condițiile care conduc la plata de penalități**, [...] criterii și proceduri comune pentru reprogramarea **în scopul gestionării perturbărilor rețelei**; [...] **și anumite** elemente ale **cadrelor europene**

<sup>18</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

**de evaluare a performanței** [...]. Respectivetele competențe ar trebui *exercitate* în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>19</sup>. **În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz în cadrul procedurii de examinare, Comisia nu ar trebui să adopte proiectul de act de punere în aplicare.**

- (28) 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, ar trebui să rămână în Directiva 2012/34/UE.
- (29) Evaluarea *ex post* a Regulamentului (UE) nr. 913/2010<sup>20</sup> a concluzionat că impactul regulamentului este prea redus pentru a contribui la un transfer modal de la transportul rutier la cel feroviar. În plus, cooperarea dintre statele membre și administratorii de infrastructură în ceea ce privește administrarea infrastructurii feroviare era încă ineficace din perspectivă transfrontalieră. Evaluarea a arătat, de asemenea, că gestionarea separată a capacităților pe coridoarele de transport feroviar de marfă și în restul rețelei nu este eficientă. Pentru exploatarea capacităților rețelei feroviare ar trebui să se aplice un cadru de reglementare unic, care să consolideze dispozițiile conexe din Directiva 2012/34/UE și din Regulamentul (UE) nr. 913/2010. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 913/2010 **ar trebui abrogat**, iar dispozițiile Directivei 2012/34/UE referitoare la alocarea capacităților ar trebui **eliminate** [...]și înlocuite cu prezentul regulament, **asigurând totodată o perioadă de tranziție suficientă**.
- (30) Pregătirea graficului de circulație necesită desfășurarea unor activități pregătitoare în anii anteriori intrării în vigoare a graficului de circulație respectiv. Prin urmare, tranziția de la cadrul de reglementare instituit prin Directiva 2012[...]/34/UE și Regulamentul (UE) nr. 913/2010 la cel stabilit prin prezentul regulament implică faptul că pregătirile pentru graficele de circulație în temeiul noului cadru ar trebui să înceapă în paralel cu aplicarea

<sup>19</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).

<sup>20</sup> SWD(2021) 134 final din 2 iunie 2021.

normelor în temeiul cadrului actual. În consecință, într-o etapă de tranziție [...] **ar trebui** să se aplice un regim dual, în care activitățile pregătitoare necesare pentru un anumit grafic de circulație ar trebui să respecte cadrul juridic aplicabil graficului de circulație respectiv. Acordurile-cadru încheiate în temeiul cadrului actual ar trebui să poată fi aplicate în continuare pentru o perioadă de tranziție în temeiul noului regim.

- (31) În temeiul noului cadru, activitățile pregătitoare ale unui grafic de circulație ar trebui să înceapă cu [...] **demararea etapei** referitoare la strategii 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 contractuale 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 redus la 38 de luni prin scurtarea etapei strategiei privind capacitatea. În consecință, primul grafic de circulație care intră sub incidența noului cadru de reglementare ar trebui să fie graficul de circulație care începe la data de [...] **13 decembrie 2031**[...]. Toate părțile interesate ar trebui să înceapă fără întârziere pregătirile necesare pentru a se conforma noului cadru.

**(32) 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 amploarea transnațională a 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 enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea acestui obiectiv,**

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 și coordonării cu **operatorii de** infrastructuri de servicii, gestionării traficului, gestionării crizelor și managementului performanței serviciilor de transport feroviar intern și internațional. 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 aceeași 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.
- Prezentul regulament nu se aplică serviciilor feroviare 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.**
- Prezentul regulament nu se aplică întreprinderilor sau operațiunilor de transport menționate la articolul 2 alineatul (9) din Directiva 2012/34/UE.**
- (4) Prezentul regulament nu se aplică Ciprului și Maltei, atât timp cât pe teritoriile acestora nu există un sistem feroviar.

- (5) Prezentul regulament nu împiedică statele membre să adopte măsurile necesare pentru a proteja interese esențiale de securitate sau de apărare, precum și măsurile necesare pentru asigurarea accesului suficient al armatei la infrastructura feroviară, în special pentru instruire și operații militare, inclusiv tipurile de măsuri descrise la articolul 47 alineatul (1) literele (a)-(e). Articolul 47 alineatul (1) al doilea și al treilea paragraf și alineatele (2)-(7) se aplică *mutatis mutandis* adoptării unor astfel de măsuri.**
- (6) Prezentul regulament nu aduce atingere responsabilităților statelor membre în ceea ce privește finanțarea dezvoltării și întreținerii infrastructurii. Acesta nu prevede nicio obligație financiară în această privință.**

## *Articolul 2*

### **Responsabilități și principii generale**

- (1) 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 trimiteri la organismul de alocare menționat la articolul 7a alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE.
- (2) Pentru a facilita asigurarea unei gestionări eficiente și eficace a capacităților de infrastructură feroviară și a traficului feroviar în interiorul Uniunii, administratorii de infrastructură **menționați la articolul 55 alineatul (2)** 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.
- (3) În îndeplinirea **sarcinilor și** responsabilităților care le revin în conformitate cu [...] **prezentul regulament**, administratorii de infrastructură:
- (a) utilizează optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile[...];

- (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 și accesul transparent **și echitabil** la acestea, inclusiv în timpul lucrărilor **de infrastructură**, în vederea [...] **facilitării** concurenței loiale **și cu scopul de a garanta competitivitatea optimă a serviciilor feroviare**;
- (d) facilitează un trafic feroviar neîntrerupt în mai multe rețele, **în special permitând trenurilor de marfă și de călători să circule în condiții bune și să treacă cu ușurință de la o rețea la alta**;
- (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.

### *Articolul 3*

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

- (1) Administratorii de infrastructură îndeplinesc funcțiile de gestionare a traficului și a capacităților, inclusiv planificarea întreținerii, într-un mod transparent și nediscriminatoriu, iar persoanele responsabile cu luarea deciziilor cu privire la aceste funcții nu trebuie să fie afectate de niciun conflict de interese.

**(1a) Administratorii de infrastructură respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate, în conformitate cu dreptul național și cu dreptul UE, inclusiv, după caz, prin anonimizarea informațiilor partajate cu alte părți.**

- (2) În ceea ce privește gestionarea traficului, administratorii de infrastructură se asigură că întreprinderile feroviare **și operatorii de infrastructuri de servicii** au, în cazul unor perturbări care îi afectează, acces deplin și în timp util la informațiile relevante. În cazul în care administratorul de infrastructură acordă acces suplimentar la procesul de gestionare a traficului, acesta este acordat întreprinderilor feroviare și **operatorilor de infrastructuri de servicii** în cauză într-un mod transparent și nediscriminatoriu.
- (3) 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 consultă 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.

#### *Articolul 4*

#### **Definiții**

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

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „forță majoră” înseamnă orice eveniment sau situație imprevizibilă [...] independentă de voința administratorului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare, care nu poate fi evitată sau depășită prin previziune și diligență rezonabilă, care nu poate fi soluționată prin măsuri care, din punct de vedere tehnic, financiar sau economic, sunt în mod rezonabil posibile pentru acesta/aceasta, care s-a produs efectiv și poate fi verificată în mod obiectiv și care face imposibilă **îndeplinirea** de către administratorul de infrastructură, temporar sau permanent, a obligațiilor sale în conformitate cu prezentul regulament sau cu Directiva 2012/34/UE sau de către întreprinderea feroviară a obligațiilor sale contractuale față de unul sau mai mulți administratori de infrastructură;
2. „interoperabilitate” înseamnă interoperabilitate în sensul definiției prevăzute la articolul 2 punctul 2 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>21</sup>;

---

<sup>21</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).

3. „**părți interesate [...]** operaționale” înseamnă [...] **solicitanți**, [...] **întreprinderi** feroviare, [...] **administratori** de infrastructură, **autorități competente menționate în Regulamentul (UE) 1370/2007, operatori de infrastructuri de servicii [...]** și orice altă entitate direct implicată în operarea unui serviciu de transport feroviar;
4. „coordonator european” înseamnă coordonatorul [...] **de desemnat în temeiul** articolului [...] **52** din Regulamentul [...] noul Regulament TEN-T];
- 4a. „coridoare europene de transport” înseamnă coridoarele menționate la articolul 11 din [... noul Regulament TEN-T];**
- 4b. „noduri urbane” înseamnă nodurile urbane astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 6 din [noul Regulament TEN-T];**
- 4c. „rețea centrală” înseamnă rețeaua centrală astfel cum este identificată în anexa I la [noul Regulament TEN-T]. În sensul articolului 55 alineatul (3a), trimiterea la „rețeaua centrală” înseamnă rețeaua centrală, astfel cum este identificată în anexa IV la [noul Regulament TEN-T];**
- 4d. „rețea centrală extinsă” înseamnă rețeaua centrală extinsă astfel cum este identificată în anexa I la [noul Regulament TEN-T]. În sensul articolului 55 alineatul (3a), trimiterea la „rețeaua centrală extinsă” înseamnă rețeaua centrală extinsă astfel cum este identificată în anexa IV la [noul Regulament TEN-T];**
5. „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 care trebuie alocate și la tarifarea care se aplică pe o durată care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;
6. „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 și cea mai strânsă concordanță cu cererile;
7. „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;

8. „trasă” înseamnă capacitatea de infrastructură 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;
9. „specificație de capacitate” înseamnă un drept de capacitate care precizează caracteristicile comerciale și operaționale ale capacităților de infrastructură [...] **ce urmează a fi oferite de către** administratorul de infrastructură **solicitantului în cauză**, conținând suficiente informații pentru pregătirea de trase specifice care respectă aceste caracteristici;
10. „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 [...];
11. „drept de capacitate multirețea” înseamnă totalitatea drepturilor de capacitate care permit furnizarea unui serviciu de transport feroviar multirețea;
12. „împărțirea capacităților de infrastructură” înseamnă atribuirea unor cote din capacitatea disponibilă totală a unui element de infrastructură diferitelor tipuri de servicii de transport feroviar și restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură;
13. „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 relevantă, exprimate prin drepturile de capacitate alocate, pe parcursul unei perioade de valabilitate a graficului de circulație;
14. „perioadă de valabilitate a graficului de circulație” înseamnă perioada în care este valabil un anumit grafic de circulație;
- 14a. „proces de planificare continuă” înseamnă o metodă de alocare a capacităților cel puțin serviciilor de transport feroviar de marfă în afara termenelor procesului de alocare anuală;**
15. „lucrare de infrastructură” înseamnă [...] **o intervenție** asupra infrastructurii feroviare în scopul dezvoltării, întreținerii, reînnoirii și modernizării infrastructurii feroviare, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctele 2a, 2c, 2d și, **respectiv**, 2e din Directiva 2012/34/UE;

16. „organism de reglementare” înseamnă organismul de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE;
17. „incident” [...] **înseamnă** orice eveniment sau serie de evenimente care au aceeași origine și care cauzează perturbări ale traficului feroviar[...];
- 17a. „nod” înseamnă un loc care leagă două sau mai multe linii de cale ferată, dintre care niciuna nu este exclusă din domeniul de aplicare al articolelor 2 și 3 din capitolul I și al capitolelor II-V din prezentul regulament în temeiul articolului 1 alineatul (3) din prezentul regulament;**
- 17b. „structură specifică a graficului de circulație” înseamnă o schemă care organizează, pe o perioadă de timp, de obicei concepută pentru a fi reprodusă la intervale regulate, combinația de trase pe tronsoanele și nodurile unei rețele definite sau ale unei părți a unei rețele, inclusiv pentru traficul multirețea și luând în considerare, după caz, legăturile și timpii de transfer între servicii.**

# CAPITOLUL II GESTIONAREA CAPACITĂȚILOR DE INFRASTRUCTURĂ

## SECȚIUNEA I

### Principii generale pentru gestionarea capacităților de infrastructură

#### *Articolul 5*

##### **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, 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 o secțiune privind infrastructura pusă la dispoziția întreprinderilor feroviare; o secțiune privind gestionarea capacităților; o secțiune privind operațiunile, inclusiv gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor și o secțiune privind managementul performanței, în conformitate cu anexa IV.
- (3) Procesul decizional privind gestionarea capacităților menționat la alineatul (1), 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. Procesului respectiv i se aplică dispozițiile privind funcțiile esențiale prevăzute în directiva menționată.

#### *Articolul 6*

##### **Cadrul european de gestionare a capacităților**

- (1) [...] **(1) Până la [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], ENIM elaborează și adoptă un „cadru european de gestionare a capacităților” în conformitate cu dispozițiile capitolului II, [...]**
- (2) [...] **după consultarea părților interesate operaționale, care stabilește** principii și proceduri comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și de coordonare între administratorii de infrastructură [...] și alte părți interesate operaționale. **Administratorii de infrastructură depun eforturi pentru a respecta respectivele principii și proceduri comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară.**
- (3) [...] **(1a) În termen de 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, ENIM prezintă Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (ENRRB) un proiect de cadru european de gestionare a capacităților. În termen de patru luni de la primirea proiectului elaborat de ENIM, ENRRB transmite către ENIM o recomandare privind cadrul european de gestionare a capacităților. ENIM tine seama în cea mai mare măsură posibilă de această recomandare atunci când adoptă cadrul european de gestionare a capacităților.**
- (2) 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 administratorilor de infrastructură, a întreprinderilor feroviare și a celorlalți solicitanți și pe baza activităților ENIM. **Atunci când actualizează cadrul european de gestionare a capacităților, ENIM prezintă ENRRB un proiect în vederea unei recomandări.**
- (4) [...] **La** elaborarea documentului de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE [...] **și la articolul 5 alineatul (2)** din prezentul regulament [...], **administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de cadrul european de gestionare a capacităților.** Aceștia explică, în documentul de referință al rețelei, motivul oricărei abateri de la principiile și procedurile comune stabilite în cadrul european de gestionare a capacităților.

#### *Articolul 7*

#### **Solicitanții**

- (1) Solicitanții depun cereri de capacități de infrastructură. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, 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. Acest lucru nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri-cadru cu administratorii de infrastructură în temeiul articolului 31 din prezentul regulament.
- (2) Administratorul de infrastructură poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Ele sunt specificate în documentul de referință al rețelei [...] în [...] **concordanță cu anexa IV punctul 2 litera (c)**. Cerințele pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de a pregăti oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.
- (3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile criteriilor care trebuie îndeplinite în vederea **definirii [...] cerintelor menționate la** alineatul (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

#### *Articolul 8*

#### **Gestionarea [...] capacităților de infrastructură**

- (1) Administratorii de infrastructură se asigură că capacitățile de infrastructură [...] sunt gestionate în conformitate cu principiile prevăzute la articolul 26 din Directiva 2012/34/UE și la articolul 2 din prezentul regulament în toate etapele procesului de gestionare a capacităților menționat la articolul 5.
- (2) Atunci când iau decizii cu privire la capacitățile [...] **de infrastructură**, administratorii de infrastructură iau în considerare orientările strategice privind utilizarea capacităților de infrastructură furnizate de statele membre în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) [...], **în cazul în care statele membre au furnizat astfel de orientări, fără a aduce atingere celui de al 4-lea paragraf de la alineatul respectiv.**

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 privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară.

(3) [...] **(2a)** Administratorii de infrastructură planifică și alocă [...] **capacitățile în cea mai mare măsură posibilă, căutând soluții acceptabile pentru solicitanții în cauză și asigurând, în același timp, utilizarea optimă a infrastructurii feroviare în rețeaua în cauză.**

**(3)** **Administratorii de infrastructură abordează conflictele privind** capacitățile în cea mai mare măsură posibilă prin intermediul mecanismului de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36, care implică solicitanții în cauză și are ca rezultat soluții consensuale pentru necesitățile și cererile de capacitate contradictorii.

(4) În cazul în care mecanismul menționat la alineatul (3) nu conduce la o soluționare satisfăcătoare a necesităților și cererilor de capacitate contradictorii, administratorii de infrastructură [...] **abordează** conflictele **privind capacitățile** prin intermediul [...] **mecanismului formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37.**

[...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

#### *Articolul 9*

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

(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 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 18 și a graficului de circulație menționat la articolul 30.

- (2) Administratorii de infrastructură publică informațiile menționate la alineatul (1) în conformitate cu articolul 62 alineatul (5)[...].
- (3) La cererea solicitanților, administratorii de infrastructură furnizează informațiile menționate la alineatul (1) pe baza [...] **necesităților comerciale și operaționale** concrete **ale solicitanților**.

#### *Articolul 10*

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

- (1) Fără a se aduce atingere articolelor 7, **7a**, 7c și 7e din Directiva 2012/34/UE, administratorii de infrastructură planifică lucrările de infrastructură în conformitate cu planul de afaceri și cu programele de investiții și financiare menționate la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE. În cazul în care modificările aduse acestor programe după adoptarea planului de afaceri afectează sau sunt susceptibile să afecteze planificarea lucrărilor de infrastructură, administratorul de infrastructură furnizează o prezentare a modificărilor respective și a impactului probabil al acestora în documentul de referință al rețelei.
- (2) Atunci când planifică lucrările de infrastructură, administratorul de infrastructură acționează în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) și cu articolul 3.  
În special, administratorul de infrastructură ia în considerare în mod echilibrat impactul lucrărilor de infrastructură asupra propriei gestionări a activelor și a propriei situații financiare, precum și impactul operațional și financiar **estimat** asupra tuturor solicitanților vizați.
- (3) Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la lucrările de infrastructură în contextul mecanismelor de coordonare menționate la articolul 7e din Directiva 2012/34/[...] **UE** și, în ceea ce privește serviciile feroviare transfrontaliere, în conformitate cu articolul 54 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 cu suficient timp înainte, având în vedere impactul estimat asupra întreprinderilor feroviare. În acest scop, administratorii de infrastructură respectă [...] **cerintele** prevăzute în secțiunea 3 din anexa I.

**(4a)** În ceea ce privește restricțiile de capacitate cu un impact major [...] **în sensul secțiunii 3 punctul 0 din anexa I**, solicitanții pot cere administratorului de infrastructură să furnizeze o planificare alternativă pentru restricția de capacitate respectivă în vederea identificării și 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 linia afectată, cât și liniile alternative, **atunci când există asemenea linii alternative**, și se reflectă în modelul de capacitate menționat la articolul 17 și în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18.

(5) Administratorii de infrastructură iau în considerare și atenuează impactul lucrărilor de infrastructură asupra traficului transfrontalier. Administratorii de infrastructură **se** coordonează, în conformitate cu articolul 53, **cel puțin în ceea ce privește** toate lucrările de infrastructură la liniile **feroviare care fac parte din coridoarele europene de transport** [...] și orice alte lucrări de infrastructură cu impact transfrontalier semnificativ.

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

(6) Reducerea capacității sau a performanței infrastructurii 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 40.** Acestor restricții **de capacitate** li se aplică obligațiile de informare prevăzute la articolul 9.

(7) 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.

(8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica [...]:

**(aa) clasificarea restricțiilor de capacitate și a impactului asupra traficului prevăzute în anexa I secțiunea 3 punctul 0;**

(a) termenele de publicare prevăzute la punctul 1 din secțiunea respectivă;

(b) termenele pentru coordonarea restricțiilor de capacitate prevăzute la punctul 4 din secțiunea respectivă; în cazul în care aceste elemente s-au dovedit ineficiente sau au condus la dificultăți majore de punere în aplicare, în vederea reducerii în continuare a impactului restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură 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 10a

#### 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) de la prezentul articol, 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 53a.

## SECȚIUNEA 2

# PLANIFICAREA STRATEGICĂ A CAPACITĂȚILOR

### *Articolul 11*

#### **Planificarea strategică a capacităților**

- (1) Planificarea strategică a capacităților include toate activitățile prevăzute la articolele 12-25.
- (2) Planificarea strategică a capacităților are ca rezultat următoarea succesiune de documente de planificare care oferă din ce în ce mai multe detalii cu privire la capacitățile disponibile:
  - (a) strategia privind capacitatea menționată la articolul 16;
  - (b) modelul de capacitate menționat la articolul 17;
  - (c) planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18.

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

Administratorii de infrastructură adoptă documentele de planificare ca bază pentru următoarea etapă a procesului de planificare.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71

- (i) **pentru eliminarea unor 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) pentru modificarea [...] **termenelor din secțiunea 2 a anexei I,**

**în cazul în care aceste elemente s-au dovedit ineficiente sau au condus la dificultăți majore de punere în aplicare,** 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 prezentei secțiuni, **Comisia nu elimină din secțiunea 1 a anexei I elemente care corespund elementelor menționate la articolele 16-18.**

- (3) Sub rezerva principiului independenței administrării prevăzut la articolul 4 din Directiva 2012/34/UE, statele membre pot oferi administratorului de infrastructură orientări strategice pe baza strategiilor indicative de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționate la articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. [...] **Respectivele orientări 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. Respectivele orientări sunt conforme cu dispozițiile prevăzute în prezentul regulament. Respectivele orientări sunt furnizate în timp util, pentru ca administratorii de infrastructură să poată respecta termenele stabilite în anexa I, 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, **cum ar fi practicile de la nivel național pentru orarele trenurilor;**
- (b) o perspectivă asupra dezvoltării infrastructurii feroviare, ținând seama de planurile și strategiile relevante de la nivel național sau regional și de planurile de lucru ale coridoarelor europene de transport menționate la articolul [...] **[54]** din [noul Regulament TEN-T];
- (c) [...] orientări generale privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară, **inclusiv, după caz, orientări adecvate de politică referitoare la:**
- (i) volumele diferitelor tipuri de trafic menționate la articolul 12 pe care administratorii de infrastructură urmăresc să le integreze prin procesul de planificare strategică;**
- (ii) punerea în aplicare a unor structuri specifice pentru graficele de circulație, atât pentru serviciile de transport de marfă, cât și pentru serviciile de transport de călători, cum ar fi sistemul integrat de circulație cadentată;**
- (iii) amplexarea capacităților care pot fi rezervate prin acorduri-cadru sau prin planificare continuă;**
- (iv) punerea în aplicare, de către administratorii de infrastructură, a normelor de soluționare a conflictelor prevăzute la articolul 37;**
- pe care administratorul infrastructurii le ia în considerare [...] **în cea mai mare măsură posibilă** în cadrul planificării strategice a capacităților, în special în legătură

cu infrastructura foarte utilizată și saturată menționată la articolul 21 **și în procesul de planificare prealabilă menționat la articolele 18 și 20**;

- (d) o perspectivă asupra dezvoltării planificate a serviciilor feroviare operate în temeiul obligațiilor de serviciu public, ținând seama, acolo unde este necesar, de opiniile autorităților regionale sau locale implicate.

Statele membre se coordonează **în conformitate cu articolul 53a** pentru a asigura coerența între orientările strategice pe care le furnizează în conformitate cu prezentul alineat, în vederea sprijinirii dezvoltării serviciilor de transport feroviar internațional de călători și de marfă.

**Administratorii de infrastructură justifică orice abatere de la orientările furnizate de statele membre în temeiul literelor (c) și (d) de la prezentul alineat.**

**Statele membre pot stipula că elementele de orientare menționate la litera (c) de la prezentul alineat sunt obligatorii.**

**Statele membre publică orientările strategice adoptate în temeiul prezentului alineat, în cazul în care au furnizat astfel de orientări. Orientările strategice se publică în timp util pentru a permite pregătirea planificării strategice a capacităților.**

- (4) Planificarea strategică a capacităților nu implică acordarea de drepturi de capacitate solicitanților individuali în conformitate cu articolul 26.

## *Articolul 12*

### **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 17 și în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18, 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 poate defini 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 menționat la articolul 6. **Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de lista respectivă.**

- (3) În cadrul planificării strategice a capacităților, în special în modelul de capacitate menționat la articolul 17 și în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18, administratorii de infrastructură indică capacitățile planificate în prealabil adecvate pentru furnizarea de servicii de transport multiretea, **inclusiv servicii feroviare transfrontaliere. Administratorii de infrastructură se coordonează în conformitate cu articolul 53 atunci când indică capacitățile planificate în prealabil adecvate pentru furnizarea de servicii de transport multiretea.**

- (4) Planificarea strategică a capacităților ia în considerare, de asemenea:
- (a) structura observată și evoluțiile cererii de capacități de infrastructură, astfel cum au fost identificate prin alocarea capacităților în perioadele anterioare de valabilitate ale graficului de circulație și prin monitorizarea pieței menționată la articolul 15 din Directiva 2012/34/UE;
  - (b) evoluția preconizată a necesităților de transport și a cererii rezultate de servicii de transport feroviar și de capacități de infrastructură, astfel cum au fost identificate prin analiza menționată la articolul 15 din prezentul regulament;
  - (c) **nevoile în materie de capacități anunțate de solicitanți și** contribuția rezultată din consultarea [...] **părților interesate operaționale** în conformitate cu articolul 13;

- (d) dezvoltarea preconizată sau planificată a capacităților de infrastructură, 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 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 feroviare într-un orizont de timp diferit.
- (5) Planificarea strategică a capacităților reflectă capacitățile alocate prin acorduri-cadru și prin planificarea continuă.

**(5a) În scopul planificării strategice a capacităților, administratorii de infrastructură întocmesc o hartă a rutelor strategice care definește următoarele:**

- (a) acoperirea geografică a strategiei privind capacitatea menționate la articolul 16, a modelului de capacitate menționat la articolul 17 și a planului de furnizare a capacităților menționat la articolul 18;**
- (b) liniile alternative avute în vedere în cazul restricțiilor de capacitate menționate la articolul 10 și în contextul planificării pentru situații de urgență menționate la articolul 19.**

**Statele membre se asigură că harta rutelor strategice se include în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.**

- (6) Planificarea strategică a capacităților vizează liniile **feroviare** care fac parte din **rețeaua TEN-T centrală** și din rețeaua TEN-T centrală extinsă [...]. Administratorii de infrastructură, **inclusiv cei care nu gestionează linii care fac parte din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua centrală extinsă**, pot **decide să** includă **în planificarea strategică a capacităților** și alte linii și noduri ale rețelei pe care o administrează. **În conformitate cu orientările lor strategice menționate la articolul 11 alineatul (3), statele membre pot prevedea, de asemenea, ca administratorii de infrastructură să efectueze planificarea strategică a capacităților pe alte linii 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 pentru anumite tronsoane ale rețelei. În acest scop, rețeaua este reprezentată de noduri și tronsoane care permit luarea în considerare a caracteristicilor relevante ale cererii și ofertei de capacitate.

[...] **Statele membre se asigură că aceste** tronsoane [...] **sunt** indicate în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.

- (7) 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.
- (8) Administratorii de infrastructură reexaminează și actualizează [...] **atunci când este necesar** 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, **inclusiv prin anunturi privind nevoile în materie 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 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.
- (9) ENIM elaborează **și include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 din prezentul regulament** orientări care stabilesc principii, proceduri și metodologii comune pentru planificarea strategică a capacităților. [...]

Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de aceste orientări în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE. Aceștia explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la principiile, procedurile și metodologiile comune stabilite în orientări.

### *Articolul 13*

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

- (1) **În cadrul articolului 7e din Directiva 2012/34/UE**, administratorii de infrastructură se consultă cu toate părțile interesate operaționale, **inclusiv cu cele care exploatează servicii de transport feroviar multiretea**, referitor la planificarea strategică a capacităților, **inclusiv la documentele de planificare menționate la articolele 16-18**, în conformitate cu [...] **calendarul prevăzut în secțiunea 2 a anexei I**.
- (2) **În scopul consultării respective**, [...] administratorii de infrastructură [...] **țin seama în cea mai mare măsură posibilă de principiile cuprinse în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6**.

**În scopul consultării** părților interesate operaționale care operează servicii de transport feroviar multiretea [...], **administratorii de infrastructură se coordonează între ei** în conformitate cu [...] **articolul 53 și, în ceea ce privește aspectele europene și transfrontaliere, cu articolul 54**.

### *Articolul 14*

#### **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 53.

Coordonarea asigură în special:

- (a) coerența planificării strategice a 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 și planificarea pentru situații de urgență;
- (b) luarea în considerare în mod corespunzător a necesităților de capacitate pentru serviciile de transport feroviar multirețea, **inclusiv serviciile feroviare transfrontaliere**, 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, a organismelor de reglementare și a [...] ENRRB [...], a coordonatorilor europeni și [...] a autorităților statelor membre și, **dacă este necesar**, a altor părți interesate.
- (2) [...]
- (3) Administratorii de infrastructură iau în considerare orice recomandare adoptată de ENIM în conformitate cu [...] **articolul 54**. În cazul în care administratorii de infrastructură nu respectă recomandarea, aceștia explică motivele **opțiunii lor** 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 15*

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

- (1) [...] **Coordonatorul rețelei desfășoară sistematic un studiu al pieței transporturilor în ceea ce privește evoluțiile rețelei și ale pieței pentru serviciile feroviare transfrontaliere. Coordonatorul rețelei comunică rezultatele acestui studiu statelor membre, administratorilor de infrastructură și altor părți interesate relevante,**

**inclusiv coordonatorilor europeni. Coordonatorul rețelei examinează și actualizează studiul după necesități și, în orice caz, cel puțin o dată la cinci ani. Administratorii de infrastructură țin seama de acest studiu de piață** pentru a-și fundamenta strategia de afaceri generală, gestionarea capacităților și a situațiilor de urgență, precum și deciziile de investiții.

- (2) În sensul prezentului regulament, [...] **studiul** pieței transporturilor menționat la alineatul (1) contribuie în special la planificarea strategică a capacităților menționată la articolul 11, la împărțirea capacităților de infrastructură menționată la articolul 25 și la alocarea capacităților pe baza mecanismului formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37.
- (3) [...]
- (4) [...]
- (5) [...]

#### *Articolul 16*

#### **Strategia privind capacitatea**

- (1) Administratorul de infrastructură adoptă o strategie privind capacitatea în care își stabilește așteptările cu privire la evoluțiile viitoare ale cererii și ofertei de capacități de infrastructură feroviară și viziunea 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 [...] **enumerată în secțiunea 1 din anexa I.**
- (3) [...]
- (4) Administratorul de infrastructură elaborează [...] **și** publică [...] strategia privind capacitatea în conformitate cu calendarul [...] prevăzut în secțiunea 2 din anexa I. **În cazul unor evenimente neprevăzute și semnificative, administratorul de infrastructură actualizează strategia privind capacitatea în consecință.**
- (5) [...]

## Articolul 17

### Modelul de capacitate

- (1) Administratorul de infrastructură stabilește un model de capacitate care perfecționează strategia privind capacitatea pe baza rezultatelor **anunțului privind nevoile în materie de capacități menționat la articolul 12 alineatul (4) litera (c) și a** activităților de consultare și de coordonare menționate la articolele 13 și 14.

Modelul de capacitate sprijină o analiză echilibrată a nevoilor de capacitate ale diferitelor segmente ale serviciilor de transport feroviar și a nevoilor administratorilor de infrastructură de a menține, reînnoi și dezvolta infrastructura feroviară (modernizarea infrastructurii existente și construirea de noi infrastructuri). 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 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) Administratorii de infrastructură [...], după caz, **documentează și** justifică orice divergență **substanțială** între modelul de capacitate și strategia privind capacitatea referitoare la aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație. [...]
- (4) [...]

## Articolul 18

### Planul de furnizare a capacităților

- (1) Administratorul infrastructurii elaborează un plan de furnizare a capacităților în vederea oferirii de informații complete cu privire la:
- (a) capacitățile de infrastructură disponibile pentru a fi alocate solicitanților;
  - (b) capacitățile de infrastructură care nu sunt disponibile pentru alocare.

Planul de furnizare a capacităților constituie baza pentru alocarea capacităților.

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

- (1a) Administratorii de infrastructură pregătesc planul de furnizare a capacităților în conformitate cu rezultatele procesului de planificare strategică a capacităților menționat la articolele 11-17 și urmând calendarul prevăzut în secțiunea 2 din anexa I.**
- (2) 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.
- (3) Administratorii de infrastructură [...], după caz, **documentează și** justifică orice divergență **substanțială** între planul de furnizare a capacităților și strategia privind capacitatea referitoare la aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație.
- (4) În planul de furnizare a capacităților, administratorii de infrastructură pot preciza capacitățile de infrastructură planificate în prealabil. Capacitățile planificate în prealabil înseamnă capacitățile pentru care administratorul de infrastructură definește caracteristicile și volumele capacităților disponibile pentru cererile solicitanților, stabilește norme pentru alocarea acestor capacități și definește procesul prin care pot fi solicitate astfel de capacități, în conformitate cu articolul 20. Caracteristicile, normele și procesele de alocare specificate sunt luate în considerare la alocarea capacităților planificate în prealabil. **În cadrul orientărilor lor strategice în temeiul articolului 11 alineatul (3) litera (c), statele membre pot obliga administratorii de infrastructură să planifice în prealabil capacitățile de infrastructură pe anumite linii și noduri.**
- (5) 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 20, 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.
- (6) [...] **(5a) Atunci când efectuează planificarea în prealabil a** capacităților [...], **administratorii de infrastructură [...] țin seama de criteriile prevăzute la articolul 25 alineatul (2a) literele (a)-(f).**

[...]

(7) [...]

(8) [...]

[...] **În scopul planificării în prealabil a capacităților, administratorii de infrastructură țin seama de** rezultatele consultării solicitanților în conformitate cu articolul 13 și **ale** coordonării dintre administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 14.

(9) Organismul de reglementare analizează planul de furnizare a capacităților și poate lua, **în termen de 30 de zile de la publicarea planului final de furnizare a capacităților**, o decizie prin care să solicite administratorului de infrastructură să modifice planul [...] de furnizare a capacităților în cazul în care [...] **concluzia analizei este că planul nu respectă dispozițiile prezentului regulament sau pe cele ale Directivei 2012/34 ori principiile transparenței și nediscriminării.**

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

(a) mijloacele de publicare a planului de furnizare a capacităților, inclusiv serviciile, instrumentele, funcțiile și interfețele digitale;

(b) procesul de consultare a solicitanților cu privire la planul de furnizare a capacităților.

### *Articolul 19*

#### **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 42, 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 planificării pentru situații de urgență într-un plan de urgență.

- (2) Planificarea pentru situații de urgență implică în special:
- (a) desemnarea unor [...] **linii feroviare** alternative, **acolo unde există astfel de linii feroviare alternative**, care să permită redirectionarea traficului în cazul indisponibilității liniilor **feroviare** incluse în rețeaua TEN-T centrală și în rețeaua TEN-T centrală extinsă [...], [...] **și a celorlalte linii și noduri feroviare care fac obiectul documentelor de planificare strategică a capacităților**;
  - (b) o planificare orientativă a capacităților de infrastructură disponibile pe [...] **liniile feroviare** alternative desemnate în conformitate cu litera (a), **acolo unde există astfel de linii feroviare alternative**, asigurând transparența cu privire la capacitățile de infrastructură disponibile pe astfel de linii care pot fi utilizate în caz de incidente și, în special, de perturbări ale rețelei, în conformitate cu articolul 46, precum și cu privire **la caracteristicile lor tehnice**;
  - (c) definirea 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 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 42 și cu cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.
- (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, astfel cum se menționează la articolul 10.
- (4) Rezultatele planificării pentru situații de urgență, în special desemnarea liniilor alternative, **acolo unde există astfel de linii feroviare alternative**, în conformitate cu alineatul (2) litera (a) și planificarea orientativă a capacităților pe liniile alternative, **acolo unde există astfel de linii feroviare alternative**, în conformitate cu alineatul (2) litera (b), se includ în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților.

(5) [...]

## Articolul 20

### Criteria 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 18 prin intermediul unor criterii și proceduri **echitabile**, transparente și nediscriminatorii.

**Administratorii de infrastructură pot grupa obiecte de planificare a capacităților, cum ar fi trasele planificate în prealabil atunci când se planifică în prealabil capacitățile pentru a asigura o structură specifică a graficului de circulație, în conformitate cu orientările strategice menționate la articolul 11 alineatul (3), atunci când acestea au fost furnizate, și ținând seama de nevoile pieței exprimate de solicitanți.**

(2) Obiectele de planificare a capacităților definesc caracteristicile și proprietățile diferitelor tipuri de capacități planificate în prealabil, inclusiv capacitățile disponibile pentru cererile solicitanților, capacitățile rezervate pentru lucrările de infrastructură și capacitățile deja alocate. Aceste caracteristici și proprietăți 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 sloturi incluse, **atât pentru serviciile de marfă, cât și pentru cele de călători.**

(3) ENIM elaborează un cadru comun pentru criteriile și procedurile menționate la alineatul (1) și îl include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Acest cadru comun asigură un echilibru între beneficiile rezervării de capacități pentru anumite tipuri de servicii feroviare 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 lua în considerare cererile de drepturi de capacitate care nu sunt în concordanță cu capacitățile planificate în prealabil în contextul mecanismului de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36. **Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de respectivul cadru comun.**

(4) ENIM elaborează și adoptă specificații [...] pentru obiectele de planificare a capacităților **menționate la alineatul (2)** într-un format lizibil pentru om și prelucrabil automat. ENIM include aceste specificații în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la

articolul 6. [...] **Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de specificatiile respective.**

*Articolul 21*

**Infrastructură foarte utilizată și saturată**

- (1) Administratorii de infrastructură declară fără întârziere [...] **tronsoanele sau nodurile** infrastructurii fie ca fiind foarte utilizate, fie ca fiind saturate dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:
- (a) utilizarea capacităților **de infrastructură feroviară** a depășit valorile-limită pentru infrastructura foarte utilizată sau pentru infrastructura saturată în cursul perioadelor de referință prevăzute [...] **în** anexa II în perioada anterioară sau curentă de valabilitate a graficului de circulație;
- (b) rezultatele planificării strategice a capacităților efectuate în conformitate cu prezenta secțiune indică faptul că necesitățile de capacitate exprimate în cursul etapelor de planificare strategică a capacităților depășesc capacitățile disponibile pentru alocare într-o anumită perioadă de valabilitate a graficului de circulație, **inclusiv din cauza lucrărilor de infrastructură cu o durată mai mare de 12 luni și care au ca rezultat restricții de capacitate programate în conformitate cu articolul 10.**

[...]

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

**Primul paragraf litera (a) de la prezentul alineat nu se aplică infrastructurii legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii, astfel cum este definită în Tratatul dintre Franța și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord privind construirea și exploatarea de către concesionari privați a unei legături fixe pe sub Canalul Mânecii, semnat la Canterbury la 12 februarie 1986, și în Acordul de concesiune dintre secretarul de stat pentru transporturi, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited și France-Manche S.A.**

- (1a) ENIM elaborează o metodă comună privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară. Această metodă este inclusă în cadrul european de gestionare a**

**capacităților menționat la articolul 6. [...] Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de această metodă.**

- (2) Declarația menționată la alineatul (1) precizează perioada de valabilitate a graficului de circulație și elementul de infrastructură, precum și perioadele specifice la care se referă.
- (3) 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 ca fiind foarte utilizat sau saturat, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (1).
- (4) În cazul în care infrastructura a fost declarată ca fiind foarte utilizată sau saturată, administratorul de infrastructură efectuează o analiză a capacității, conform articolului 22, 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 capacității, astfel cum se prevede la articolul 23, sau este deja în aplicare.
- (5) Pentru elementele de infrastructură declarate foarte utilizate sau saturate, administratorii de infrastructură rezervă capacități în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18, ținând seama de rezultatul analizei capacității menționate la articolul 22.

**Pentru tronsoanele sau nodurile de infrastructură declarate saturate, administratorul de infrastructură poate stabili praguri specifice pentru aplicarea articolului 27 alineatul (6).**

- (6) În cazul în care tarifele în conformitate cu articolul 31 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE nu au fost percepute sau nu au obținut un rezultat satisfăcător, iar infrastructura a fost declarată saturată, administratorul de infrastructură aplică o procedură de împărțire sau de alocare a capacităților de infrastructură [...] pe baza unor criterii transparente și obiective. Procedura respectivă este pusă în aplicare în conformitate cu articolul [...] **25** din prezentul regulament și este prevăzută, împreună cu criteriile aplicabile, în documentul de referință al rețelei.
- (7) [...] **Statele membre se asigură că nodurile sau tronsoanele** [...] declarate ca fiind foarte utilizate sau saturate **sunt indicate** în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.
- (8) [...]
- (9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 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, în scopul de a** asigura o gestionare eficientă a capacităților pe infrastructura foarte utilizată și saturată și pentru a reflecta preocupările operaționale ale administratorilor de infrastructură și ale solicitanților, ținând seama de experiența ENIM, a administratorilor de infrastructură, a solicitanților și a altor părți interesate operaționale, a organismelor de reglementare și a [...] **ENRRB** în punerea în aplicare a prezentului articol.

**(10) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care stabilesc principiile-cheie ale metodei care urmează să fie elaborată de ENIM în temeiul alineatului (1a) privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).**

#### *Articolul 22*

##### **Analiza capacității în cazul infrastructurii foarte utilizate sau saturate**

(1) Administratorul infrastructurii efectuează o analiză a capacității în termen de șase luni de la declararea infrastructurii 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 capacității, sau este deja în aplicare.**

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

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

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

- (3) Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la proiectul de analiză a capacității în conformitate cu articolul 7e din Directiva 2012/34/UE și, dacă tronsonul de infrastructură în cauză face parte dintr-un coridor european de transport, în conformitate cu articolul 54 **din prezentul regulament**.

Administratorul de infrastructură face public rezultatul analizei capacității.

- (4) Administratorii de infrastructură iau în considerare, **atunci când este relevant**, rezultatele oricărei analize a capacității efectuate în temeiul prezentului articol în planificarea strategică a capacităților, în special în strategia privind capacitatea, în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților.

Rezultatele analizei capacității 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 responsabil de coridorul european de transport în cauză.

#### *Articolul 23*

#### **Planul de sporire a capacității**

- (1) În termen de șase luni de la finalizarea analizei capacității în conformitate cu articolul 22, administratorul de infrastructură elaborează un plan de sporire a capacității **pentru tronsoanele sau nodurile declarate saturate**.

Planul de sporire a capacității identifică:

- (a) cauzele saturării;
- (b) evoluția probabilă a traficului;
- (c) constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii;
- (d) variantele și costurile sporirii capacității, inclusiv **măsurile organizatorice 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 întreprinse pentru sporirea capacității infrastructurii, precum și un calendar pentru punerea în practică a măsurilor.

- (2) Planul de sporire a capacității se elaborează după consultarea utilizatorilor infrastructurii saturate relevante în conformitate cu articolul 13.

[...] **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.

[...]

- (4) Fără a se aduce atingere articolului 40 din prezentul regulament, administratorul de infrastructură încetează să perceapă tarife pentru infrastructura 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 acțiunilor 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 24*

#### **Infrastructura specializată**

- (1) Fără a se aduce atingere alineatului (2), capacitățile de infrastructură 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 25, se poate demonstra că acest lucru este justificat din punct de vedere social, economic și al mediului, administratorul de infrastructură poate,

după consultarea părților interesate, să desemneze o anumită infrastructură pentru a fi utilizată de anumite tipuri de trafic. În acest caz, administratorul de infrastructură indică această desemnare în documentele de planificare menționate la articolul 11 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 acelei infrastructuri și pentru alte tipuri de trafic în situația în care sunt disponibile capacități.

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

### *Articolul 25*

#### **Împărțirea capacităților infrastructurii [...] declarate ca fiind foarte utilizată sau saturată**

- (1) În cazul în care un element de infrastructură a fost declarat ca fiind foarte utilizat sau saturat într-o perioadă viitoare de valabilitate a graficului de circulație, administratorul de infrastructură [...] **poate împărți** capacitățile de pe acel element de infrastructură în modelul de capacitate menționat la articolul 17 și în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18 care se referă la perioada respectivă de valabilitate a graficului de circulație.
- (2) Atunci când împarte capacitățile de infrastructură în temeiul alineatului (1), administratorul de infrastructură acționează în conformitate cu **orientările strategice menționate la** articolul [...] **11 alineatul (3), în cazul în care statele membre au furnizat astfel de orientări și au stipulat că sunt obligatorii**, și ia în considerare nevoia de capacitate pentru serviciile de transport feroviar multirețea.
- (2a) În vederea împărțirii capacităților de infrastructură în temeiul alineatului (1), administratorii de infrastructură evaluează opțiunile alternative de împărțire pe baza următoarelor criterii socioeconomice, operaționale și de mediu, fără a se limita la acestea, sub rezerva disponibilității datelor:**
- (a) costurile de funcționare pentru operatori și parametrii tehnici ai serviciilor de transport feroviar, precum și impactul acestora asupra prețurilor pentru clienții serviciilor de transport feroviar;**
- (b) costurile în termeni de timp ale clienților serviciilor de transport feroviar;**

- (c) conectivitatea și accesibilitatea pentru persoanele și regiunile deservite de serviciile de transport feroviar, inclusiv calitatea legăturilor și durata transferurilor în cazul serviciilor de transport feroviar de călători și de marfă;**
- (d) impactul asupra mediului, cum ar fi emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile acustice;**
- (e) volumul de persoane și de mărfuri transportate;**
- (f) utilizarea rețelei de infrastructură.**

---

**La evaluarea opțiunilor alternative de împărțire, administratorii de infrastructură iau în considerare procedurile elaborate de ENIM menționate la alineatul (2b).**

**(2b) ENIM pregătește și adoptă o procedură echitabilă, transparentă și nediscriminatorie pentru evaluarea opțiunilor alternative de împărțire și o include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Procedurile cuprind următoarele etape:**

- (a) definirea intervalelor valorilor standard pentru serviciile feroviare ca bază inițială de evaluare;**
- (b) conceperea unor scenarii alternative pentru împărțirea capacităților disponibile pentru diferite tipuri de servicii de transport feroviar;**
- (c) evaluarea și clasificarea scenariilor pe baza unor metodologii obiective, transparente și nediscriminatorii, ținând seama de criteriile socioeconomice, operaționale și de mediu prevăzute la alineatul (2a) și făcând posibilă luarea în considerare a circumstanțelor locale sau naționale pe baza abordărilor acceptate și a dovezilor empirice;**
- (d) selectarea scenariului cel mai bine clasat pe baza evaluării menționate la litera (c) și modificarea în consecință a planului de furnizare a capacităților.**

## SECȚIUNEA 3

### Programarea și alocarea capacităților

#### *Articolul 26*

#### **Drepturi de capacitate**

- (1) Solicitanții se pot adresa, în temeiul dreptului public sau privat, administratorului de infrastructură pentru a-i solicita un acord care să le acorde 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 menționat la articolul 6. **Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de respectivele caracteristici.**

- (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 31 și 33.
- (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)[...] **(6). 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.**

- (7) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite capacități de infrastructură 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.
- (6) [...]

#### *Articolul 27*

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

- (1) Administratorii de infrastructură acordă solicitanților drepturi de capacitate prin intermediul proceselor de alocare menționate la articolele 31-34.

Orice modificare a capacităților alocate este, de asemenea, considerată alocare a capacităților.

- (4) Administratorii de infrastructură alocă capacitățile de infrastructură prin intermediul instrumentelor digitale și al serviciilor digitale în conformitate cu articolul 62, pentru întreaga călătorie dus-întors atunci când li se solicită acest lucru.**

- (5) Atunci când solicită sau aduc modificări capacităților alocate, solicitanții și administratorii de infrastructură respectă articolul 39.**
- (6) Administratorul de infrastructură anulează un drept de capacitate care, pe o perioadă de cel puțin o lună, a fost utilizat sub un prag definit în documentul de referință al rețelei, cu excepția cazului în care acest lucru s-a datorat unor situații de forță majoră. ENIM definește intervalele pentru acest prag și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de intervalele pentru prag definite de ENIM.**
- Organismul de reglementare monitorizează aplicarea echitabilă, transparentă și nediscriminatorie a prezentului alineat și investighează orice plângere primită.**
- (6a) În conformitate cu criteriile și procedurile menționate la articolul 20 alineatul (1), după caz, un administrator de infrastructură poate refuza alocarea de capacități în cazul în care solicitările nu sunt conforme cu planificarea sa strategică a capacităților. În acest caz, administratorul de infrastructură depune toate eforturile pentru a furniza solicitantului capacități alternative. Refuzul se comunică fără întârziere solicitantului. Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare în temeiul articolului 63 alineatul (2).**
- (6b) Administratorii de infrastructură informează cel puțin o dată pe an organismul de reglementare cu privire la toate cererile de capacitate primite care nu au corespuns parametrilor capacităților disponibile, astfel cum sunt definiți în planul de furnizare a capacităților, indiferent dacă acestea au fost acceptate sau refuzate. Pe baza acestor informații, organismul de reglementare poate emite un aviz, prin care poate recomanda administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate.**

### **Articolul 28**

#### **Alocarea drepturilor de capacitate multirețea**

- (2)[...](0) Solicitanții au dreptul de a cere drepturi de capacitate multirețea prin intermediul proceselor de alocare menționate la articolele 31-34, inclusiv pentru călătorii întregi dus-întors, și de a primi răspunsuri la aceste cereri într-un singur loc și printr-o singură operațiune [...], în conformitate cu articolul 62 alineatul (5).**

Administratorii de infrastructură cooperează la alocarea capacităților pentru serviciile de transport feroviar multirețea, inclusiv, în special, pentru serviciile de transport feroviar internaționale de marfă și pentru serviciile de transport feroviar internaționale de călători.

[...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

#### *Articolul 28*

*[...]*

- (1) În cazul în care administratorul de infrastructură primește o cerere de drepturi de capacitate multirețea [...], acesta se coordonează cu ceilalți administratori de infrastructură vizați în conformitate cu articolul 53.
- (2) În special, coordonarea **menționată la alineatul (1)** 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) respectarea de către dreptul de capacitate multirețea a criteriilor minime de calitate din punctul de vedere al coerenței între 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 36 și a mecanismului formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37;

- (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.

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)[...] **(2a) Un administrator de infrastructură nu [...] anulează un drept de capacitate multirețea în temeiul articolului 27 alineatul (6) fără coordonarea prealabilă cu ceilalți administratori de infrastructură vizați.**

**În cazul în care administratorul de infrastructură anulează, în [...] conformitate cu articolul 27 alineatul (6), drepturi de capacitate multirețea [...], acesta informează organismul de reglementare. În cazul în care dreptul de capacitate multirețea anulat implică trafic transfrontalier, organismul de reglementare informează organismele de reglementare relevante și ENRRB.**

- (4) [...]

- (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 menționat la articolul 6.

**Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de respectivele proceduri și metode.**

#### *Articolul 29*

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

- (1) [...] <sup>22</sup>[...]

- (1) Administratorii de infrastructură și operatorii de infrastructuri de servicii care oferă servicii necesare pentru exploatarea 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 [noul Regulament TEN-T], inclusiv cele situate în**

---

<sup>22</sup> [...]

**nodurile urbane definite la articolul 3 litera f) din regulamentul respectiv, cooperează în vederea asigurării, acolo unde este necesar, a coerenței dintre alocarea capacităților pe infrastructură și în infrastructurile 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 în infrastructurile de servicii menționate la alineatul (1).
- (4) 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.
- (5) Operatorii de infrastructuri de servicii menționați la alineatul (1) pun la dispoziția administratorului infrastructurii [...] informații în format digital cu privire la capacitățile disponibile, în conformitate cu articolul 62 **alineatul (5) și în conformitate cu calendarele din anexa I.**
- (6) [...]
- (7) [...]
- (6) 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 2017/2177.**

### *Articolul 30*

#### **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 32, ținând seama de

drepturile de capacitate alocate prin acorduri-cadru în conformitate cu articolul 31 și prin procesul de planificare continuă menționat la articolul 33.

- (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 33, de capacitățile alocate prin procesul ad-hoc menționat la articolul 34, de modificările drepturilor de capacitate în conformitate cu articolul 39 și de reprogramarea în contextul gestionării perturbărilor și al gestionării crizelor în conformitate cu articolul 41.

### *Articolul 31*

#### **Alocarea capacităților prin acorduri-cadru**

- (1) Un solicitant are dreptul de a solicita capacități de infrastructură pentru o perioadă care depășește o perioadă de valabilitate a graficului de circulație.

- (1a) 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 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 (3) și (4). **Acest lucru nu împiedică administratorul 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 (4).**

- (1b) Acordurile-cadru pot fi încheiate între mai mulți administratori de infrastructură și un solicitant în cazul în care acestea acoperă mai mult de o rețea.**

Acordurile-cadru precizează drepturile de capacitate acordate sub forma specificației de capacitate menționate la articolul 26 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.**

(2) Un solicitant care este parte la un acord-cadru solicită transformarea specificațiilor de capacitate incluse în acordul-cadru într-o trasă corespunzătoare în conformitate cu acordul respectiv. **Această transformare se efectuează în conformitate cu articolul 26 alineatul (2).**

(3) Administratorii de infrastructură [...] **se asigură că** acordurile-cadru [...] **sunt** în concordanță cu documentele de planificare ale planificării strategice a capacităților menționate la articolul 11 alineatul (2), **acolo unde acestea sunt disponibile, și cu orientările strategice menționate la articolul 11 alineatul (3), în cazul în care statele membre au prevăzut astfel de orientări și au stipulat că sunt obligatorii.**

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

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

(5) Acordurile-cadru permit modificarea clauzelor lor 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 temeiul articolului 40. Alte modificări ale drepturilor de capacitate alocate prin acorduri-cadru fac obiectul unei penalități în conformitate cu** articolul 40.

(6) [...]

(7) 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 [...], **inclusiv o îmbunătățire semnificativă a calității serviciului.**

(8) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționată la articolul 24 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordurile-cadru pot fi încheiate cu o durată de 15 ani. O durată 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 mai ales în cazul în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale, inclusiv al unui plan de amortizare multianual.

- (9) Administratorii de infrastructură includ capacitățile alocate prin acorduri-cadru în modelul de capacitate menționat la articolul 17 și în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18.
- (10) Caracterul general al fiecărui acord-cadru este comunicat oricărei părți interesate, respectând în același timp confidențialitatea comercială.
- (11) 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 **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 72 alineatul (3).

#### *Articolul 32*

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

- (1) Administratorul de infrastructură stabilește [...] graficul de circulație **menționat la articolul 30** pentru o anumită perioadă de valabilitate a graficului de circulație pe baza următoarelor elemente:
  - (a) cererile de drepturi de capacitate primite în cadrul procesului de alocare anuală;
  - (b) drepturile de capacitate referitoare la respectiva perioadă de valabilitate a graficului de circulație și acordate prin acorduri-cadru în conformitate cu articolul 31;
  - (c) drepturile de capacitate referitoare la respectiva perioadă de valabilitate a graficului de circulație și acordate prin intermediul procesului de planificare continuă în conformitate cu articolul 33.
- (2) Administratorul de infrastructură alocă capacitățile prin alocarea simultană a capacităților, în vederea satisfacerii, în măsura posibilului, a tuturor cererilor de capacități de infrastructură menționate la alineatul (1), sub rezerva [...] **alineatului (6)** și [...] **articolului 27 alineatul (6a)**.

Administratorul de infrastructură ia în considerare, în măsura posibilului, toate constrângerile asupra solicitanților, inclusiv efectul economic asupra activității acestora.

- (3) [...]
- (4) [...]
- (5) [...]
- (6) Drepturile de capacitate acordate prin procesul de alocare anuală pot cuprinde:
  - (a) trase;
  - (b) specificații de capacitate.

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

- (7) Administratorul de infrastructură respectă calendarul procesului de alocare prevăzut în secțiunea 4 din anexa I.
- (8) [...]
- (9) [...]
- (10) 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 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 obține servicii feroviare pe perioada de valabilitate a graficului de circulație.
- (11) Administratorul de infrastructură ia măsurile necesare pentru a ține cont de preocupările exprimate.

### *Articolul 33*

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

- (1) Administratorii de infrastructură alocă capacități prin procesul de planificare continuă **cel puțin serviciilor de transport feroviar de mărfuri** în conformitate cu termenele stabilite

[...] în **secțiunea** 6 din anexa I. Administratorii de infrastructură rezervă capacitatea în acest scop în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18.

**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 administratorul de infrastructură să aloce capacitățile solicitate utilizând planificarea continuă în cazurile în care aceste capacități nu sunt rezervate în documentele de planificare. Procesul de planificare continuă nu împiedică utilizarea infrastructurii 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.

**(2a) 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 temeiul articolului 40. Alte modificări ale drepturilor de capacitate alocate prin procesul de planificare continuă fac obiectul unei penalități în conformitate cu articolul 40.**

(3) Fără a se aduce atingere articolului 18, administratorii de infrastructură alocă capacitățile rezervate pentru procesul de [...] planificare continuă pe baza principiului [...] **„primul sosit, primul servit”** [...].

(4) [...]

(5) [...]

- (6) În urma unei notificări adresate organismului de reglementare [...], administratorul de infrastructură refuză cererile de planificare continuă dacă acestea [...] îndeplinesc caracteristicile capacităților care sunt alocate în mod normal prin acorduri-cadru în conformitate cu articolul 31. Organismul de reglementare informează ENRRB cu privire la astfel de [...] **refuzuri și** asigură o aplicare coerentă a prezentului alineat.

#### *Articolul 34*

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

- (1) Administratorul de infrastructură răspunde prompt și, în orice caz, în termenele stabilite în secțiunea 7 din anexa I la cererile ad-hoc de capacități de infrastructură depuse în orice moment pe durata valabilității graficului de circulație. În conformitate cu articolul 9, 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 ca răspuns la cererile ad-hoc se bazează pe principiul „primul sosit, primul servit”.

#### *Articolul 35*

##### **Programarea restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură**

- (1) [...] **(0a) Atunci când programează** lucrările de infrastructură [...] în [...] **conformitate cu prezentul** articol [...], **administratorii de infrastructură respectă calendarul și cerințele prevăzute în secțiunea 3 din anexa I.**
- (2) [...] **(0b)** Atunci când programează lucrările de infrastructură, 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)[...][...]**(1) Administratorii de infrastructură programează cât mai rapid posibil** restricțiile de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură [...] **care nu sunt incluse în planul de furnizare** [...] a capacităților menționat la articolul [...] **18**.

(4) În cazul în care programarea unei restricții de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură necesită o modificare a unui drept de capacitate alocat în sensul articolului 39, 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.

(5) [...]

(6) Administratorii de infrastructură includ [...] restricțiile de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură, **de îndată ce sunt programate**, în modelul de capacitate [...] **sau** în planul de furnizare a capacităților, [...] **indiferent** de momentul în care sunt programate.

### *Articolul 36*

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

(1) În cazul în care, în contextul alocării simultane a capacităților, administratorul de infrastructură se confruntă cu conflicte între diferitele cereri de capacități de infrastructură, acesta încearcă să asigure cea mai bună îndeplinire posibilă a tuturor cerințelor, prin coordonarea cererilor.

(2) În cazul în care apare o situație care necesită coordonare, administratorul de infrastructură **încearcă să satisfacă toate cererile prin intermediul coordonării și** are dreptul, în limite rezonabile, să propună capacități de infrastructură diferite de cele solicitate.

Administratorul de infrastructură definește limitele aplicabile în documentul de referință al rețelei. ENIM furnizează orientări privind definirea acestor limite și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

(3) Administratorul de infrastructură încearcă, prin consultări cu solicitanții corespunzători, să soluționeze orice conflicte. Aceste consultări se bazează pe comunicarea gratuită în format electronic a următoarelor informații într-un interval rezonabil:

- (a) trasele solicitate de toți ceilalți solicitanți pe aceleași rute;
- (b) trasele alocate cu titlu preliminar tuturor celorlalți solicitanți pe aceleași rute;
- (c) trase 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 **(1a)** 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.

(4) Principiile care reglementează coordonarea cererilor de capacitate **contradictorii** pentru serviciile feroviare interne sunt stabilite în documentul de referință al rețelei.

(5) [...]

(6) [...]

(7) În cazul [...] **unui conflict care implică cel puțin o cerere** de capacitate multirețea, mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor prevăzut la alineatele (1), (2) și (3) se aplică în conformitate cu articolul 53 și îl implică pe coordonatorul rețelei.

(8) ENIM elaborează orientări pentru mecanismul de soluționare consensuală în cazul [...] **conflictelor implicând cel puțin o cerere de capacitate multirețea și include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de aceste orientări.**

### *Articolul 37*

#### **Mecanismul formal de soluționare a conflictelor [...]**

(1) În cazul în care mecanismele de soluționare consensuală a conflictelor menționate la articolul 36 nu au soluționat conflictul de capacitate, [...] **administratorul de**

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

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 în secțiunea 1 din anexa I.

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. În acest caz, administratorul de infrastructură depune toate eforturile pentru a furniza solicitantului capacități alternative. Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare în conformitate cu articolul 56 alineatul (9) din Directiva 2012/34/UE.

(1a) Administratorii de infrastructură soluționează conflictele care nu au fost soluționate în conformitate cu alineatul (1) printr-o procedură echitabilă, transparentă și nediscriminatorie, în conformitate cu orientările strategice menționate la articolul 11 alineatul (3), în cazul în care statele membre au prevăzut astfel de orientări și au stipulat că sunt obligatorii.

În cazul în care aplicarea acestor orientări nu permite soluționarea conflictului, administratorii de infrastructură soluționează conflictele printr-o procedură echitabilă, transparentă și nediscriminatorie care ține seama de procedura stabilită de ENIM în temeiul alineatului (1b).

(1b) ENIM pregătește și adoptă procedurile menționate la alineatul (1a) și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Procedurile cuprind următoarele etape:

(0) definirea intervalelor valorilor standard pentru serviciile feroviare ca bază inițială de evaluare;

(a) proiectarea unor scenarii alternative de alocare 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 cu caracteristici comparabile;

**(b) evaluarea și clasificarea scenariilor menționate la litera (a) pe baza unor metodologii obiective, transparente și nediscriminatorii, ținând seama de criteriile socioeconomice, operaționale și de mediu prevăzute la alineatul (1c) și făcând posibilă luarea în considerare a circumstanțelor locale sau naționale pe baza abordărilor acceptate și a dovezilor empirice;**

**(c) selectarea scenariului cel mai bine clasat pe baza evaluării menționate la litera (b) și modificarea în consecință a planului de furnizare a capacităților.**

**(1c) Procedurile stabilite de ENIM în temeiul alineatului (1b) evaluează opțiunile alternative pentru utilizarea capacităților de infrastructură pe baza următoarelor criterii socioeconomice, operaționale și de mediu, dar fără a se limita la acestea, sub rezerva disponibilității datelor menționate la alineatul (1b) litera (0):**

**(a) costurile de funcționare pentru operatori și parametri tehnici ai serviciilor de transport feroviar, precum și impactul acestora asupra prețurilor pentru clienții serviciilor de transport feroviar;**

**(b) costurile în termeni de timp ale clienților serviciilor de transport feroviar;**

**(c) conectivitatea și accesibilitatea pentru persoanele și regiunile deservite de serviciile de transport feroviar, inclusiv calitatea legăturilor și durata transferurilor în cazul serviciilor de transport feroviar de călători și de marfă;**

**(d) impactul asupra mediului, cum ar fi emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile acustice;**

**(e) volumul de persoane și de mărfuri transportate;**

**(f) parametri tehnici pentru o utilizare eficientă a infrastructurii, cum ar fi omogenitatea traficului, lungimea trenului sau frecvența de circulație.**

(2) 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 (1b) litera (b)**, se aplică parametri naționali diferiți, parametrii respectivi se utilizează pentru secțiunile respective.

(3) În cazul unor cereri de capacitate contradictorii care implică servicii feroviare cu profil socioeconomic și caracteristici similare, administratorul de infrastructură alocă capacități [...] într-un mod care oferă acces unui număr cât mai mare de solicitanți. [...]

**Administratorii de infrastructură pot, în acest scop, să atribuie capacitățile pe baza**

**unei licitații.** Metoda **de atribuire a capacităților aplicată în temeiul prezentului alineat** [...] face obiectul aprobării **prealabile** de către organismul de reglementare.

### Articolul 38

#### Calendarul proceselor de alocare a capacităților

- (1) **În scopul punerii în aplicare a articolelor 31-34, a** [...] administratorul de infrastructură și solicitantii respectă calendarul proceselor de alocare a capacităților prevăzut în secțiunile 4, 5, 6 și, **respectiv, 7** din anexa I.
- (2) Administratorii de infrastructură pot stabili, pentru calendarul alocării capacităților, 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 [...]:
  - 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**
  - **stabilirea traselor internaționale în cooperare cu administratorii de infrastructură ai altor țări terțe are un impact semnificativ asupra calendarului de alocare a capacităților în general, cu condiția ca acest lucru să nu aibă niciun impact asupra proceselor de alocare a capacităților ale altor administratori de infrastructură din Uniune care nu sunt implicați în respectivele trase internaționale.**
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica **termenele și duratele prevăzute în** secțiunile 4, 5, 6 și 7 din anexa I [...] **și pentru a ajusta, în limitele cadrului prevăzut la articolele 31-34, 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 39

##### 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 40. Administratorii de infrastructură actualizează fără întârziere graficul de circulație menționat la articolul 30.

- (2) Administratorii de infrastructură [...] limitează cât mai mult posibil modificările drepturilor de capacitate după alocare, în conformitate cu [...] **principiile** prevăzute la articolul 2 alineatul (3). **De asemenea, solicitanții își limitează cât mai mult posibil solicitările de modificare a acestor drepturi după alocare.**

- (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.

**(3aa) Anularea drepturilor de capacitate este considerată, de asemenea, un tip specific de modificare.**

**(3a) În cazul în care se aduc modificări drepturilor de capacitate, a[...] 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. [...]

- (4) Normele și procedurile care trebuie aplicate **de administratorul de infrastructură** în cazul modificării unui drept de capacitate iau în considerare impactul respectivei modificări asupra solicitantului 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 major, ținând seama de procedurile adoptate de ENIM în temeiul** alineatului (8) [...].

- (5) 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 trenului.

Administratorul de infrastructură care efectuează o modificare a unui drept de capacitate multirețea [...] coordonează alocarea unui drept de capacitate multirețea alternativ împreună cu ceilalți administratori de infrastructură în cauză și informează solicitantul și toate părțile interesate cu privire la rezultatul coordonării. Acest rezultat poate consta fie în alocarea unui drept de capacitate multirețea alternativ, fie în informația că nu este disponibil niciun drept de capacitate alternativ.

- (6) [...]

- (7) 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 termenii 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. Dacă este cazul, informațiile respective fac trimitere la planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18 și la planul pentru situații de urgență menționat la articolul 19.

- (8) 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 menționat la articolul 6.

[...] Procedurile **respectiv stabilesc criterii de** diferențiere între modificări [...] **în funcție de impactul lor** asupra solicitanților și a întreprinderilor feroviare din punct de vedere comercial și operațional [...], **inclusiv** criterii [...] de clasificare [...] **a modificărilor drept modificări cu impact major** [...].

- (9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica **duratele prevăzute în** 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 ține seama de experiența administratorilor de infrastructură și a solicitanților.**

#### Articolul 40

##### **[.../ 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 majoră în conformitate cu articolul 39 **alineatul (4)** [...], **el** plătește o [...] **penalitate** celeilalte părți.

**În sensul prezentului articol, neutilizarea de către întreprinderile feroviare a unui drept de capacitate alocat este considerată, după ora de plecare a trenului în cauză, ca fiind echivalentă cu o anulare.**

- (2) [...] **Penalitatea** menționată la alineatul (1) nu este datorată în cazuri de forță majoră. **În cazul drepturilor de capacitate multirețea, 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 drepturile de capacitate respective de-a lungul întregii rute acoperite de acestea.**

- (2a) În cazul în care, în conformitate cu articolele 10 și 35, un administrator de infrastructură planifică și programează o restricție de capacitate care intră sub incidența secțiunii 3 din anexa I și respectă calendarul și cerințele prevăzute în secțiunea respectivă, penalitatea menționată la alineatul (1) nu se aplică.**

- (2b) În cazul în care un administrator de infrastructură retrace drepturi de capacitate în conformitate cu măsurile luate de statele membre în temeiul articolului 10a, penalitatea menționată la alineatul (1) nu se aplică.**

- (3) Administratorii de infrastructură includ în documentul de referință al rețelei condițiile care conduc la penalități, ținând seama de orientările adoptate de ENIM în temeiul celui de al doilea paragraf de la prezentul alineat.**

- (3)[...] În urma consultării **solicitanților și a** ENRRB, ENIM [...] **poate adopta orientări pentru definirea** condițiilor **uniforme** [...] **care conduc la penalități, ținând** seama de normele **și**

**procedurile** prevăzute [...] **în temeiul** articolului 39 alineatele (4) și (8). ENIM include aceste [...] **orientări** în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. ENRRB publică un aviz privind [...] **respectivele orientări** definite de ENIM.

- (4) După aprobarea organismului de reglementare, administratorii de infrastructură stabilesc în documentul de referință al rețelei nivelurile [...] **penalității** care trebuie plătită de solicitanți.

În urma unei propuneri din partea administratorului de infrastructură și după consultarea solicitanților [...], organismul de reglementare stabilește nivelurile [...] **penalității** care trebuie plătite de administratorul de infrastructură. Administratorul de infrastructură publică aceste informații în documentul de referință al rețelei.

Nivelurile [...] **penalității** sunt de așa natură încât oferă stimulente eficiente administratorului de infrastructură și solicitanților pentru a respecta utilizarea planificată a capacităților și pentru a reduce la minimum perturbările. Aceste niveluri sunt proporționale și nediscriminatorii.

[...] Aceste niveluri țin seama, în special, de normele **și procedurile prevăzute în temeiul** [...] articolului 39 alineatele (4) și (8) [...] [...].

**Nivelul penalităților se modulează până la dublul nivelului tarifelor de acces la calea ferată, cel puțin pe baza următoarelor criterii:**

**(a) impactul modificării drepturilor de capacitate,**

**(b) momentul în care partea care a inițiat modificarea o notifică celeilalte părți,**

**(c) în cazul în care modificarea este cauzată de administratorul de infrastructură, calitatea capacităților alternative furnizate, dacă acestea există, în ceea ce privește rutarea, orarul, caracteristicile tehnice și alte aspecte relevante, sau**

**(d) în cazul în care modificarea este cauzată de solicitant, măsura în care capacitățile pot fi realocate și utilizate de un alt solicitant.**

**În scopul aplicării celui de al cincilea paragraf de la prezentul alineat, un stat membru poate defini bareme de modulare. Aceste bareme respectă condițiile prevăzute la al treilea paragraf de la prezentul alineat. Statele membre depun eforturi pentru a se coordona între ele în conformitate cu articolul 53a.**

- (5) [...] **Un** [...] **drept** de capacitate multirețea **este considerat un drept de capacitate unic**. **Obligația de a plăti** [...] **o penalitate** solicitantului se aplică administratorului (administratorilor) de infrastructură care este (sunt) responsabil(i) de modificarea dreptului de capacitate, luând în considerare dreptul de capacitate în ansamblul său și, în cazul în care responsabilitatea revine mai multor administratori de infrastructură, raportul dintre lungimea rețelelor lor în cadrul dreptului de capacitate respectiv. [...] **Penalitatea** pentru întregul drept de capacitate nu depășește [...] **penalitatea** datorată pentru dreptul de capacitate alocat de către administratorul de [...] **infrastructură** înmulțită cu [...] **doi**.
- (6) [...] Organismele **de reglementare în cauză** decid cu privire la conflictele legate de motivul modificării unui drept de capacitate sau [...] **de întârzierile la plata unei penalități** și iau o decizie cât mai repede posibil în termen de [...] **sase săptămâni** de la colectarea tuturor informațiilor necesare pentru a evalua cauza modificării. 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.
- În cazul drepturilor de capacitate multirețea, un solicitant are dreptul de a introduce o cale de atac în fața organismului de reglementare responsabil de administratorul de infrastructură care acționează ca punct unic de contact în conformitate cu articolul 28. Organismul de reglementare responsabil informează celelalte organisme de reglementare relevante și ENRRB.**
- (7) **Fără a aduce atingere Convenției privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999, în special apendicelui E la convenția respectivă, după caz, și nici dreptului de a introduce o cale de atac, în temeiul dreptului intern și al UE, împotriva oricărei decizii luate în temeiul prezentului articol, plata unei penalități de către partea care inițiază o modificare a drepturilor de capacitate în conformitate cu prezentul articol epuizează pentru cealaltă parte alte creanțe financiare legate de aceeași modificare.**

#### **Articolul 40a**

#### **Actele de punere în aplicare referitoare la modificări ale drepturilor de capacitate și la penalități**

**În cazul în care ENIM nu adoptă procedurile menționate la articolul 39 alineatul (8) sau condițiile menționate la articolul 40 alineatul (3) în termen de 24 de luni de la**

**data aplicării menționată în partea introductivă a articolului 77 alineatul (2)] sau în cazul în care procedurile și condițiile respective nu permit o punere în aplicare uniformă a articolului 39 sau a articolului 40, din motive legate fie de conținutul procedurilor și condițiilor respective, fie de lipsa punerii în aplicare de către administratorii de infrastructură, [...]** Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili [...] modul de clasificare a modificărilor drepturilor de capacitate, precum și [...] **condițiile care conduc** [...] la [...] **plata** de [...] **penalități**. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

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

- (1) În cazul unei perturbări a rețelei menționate la articolul 46 sau al unei situații de criză menționate la articolul 47, 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 19 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 într-un mod transparent și nediscriminatoriu a capacităților de infrastructură în cazul unei perturbări a rețelei. În special, ENIM furnizează orientări cu privire la aplicarea [...] **gestionării perturbărilor** și a principiului „primul sosit, primul servit”.  
[...] **În cazul în care** se aplică **gestionarea perturbărilor**, ENIM furnizează orientări privind procedurile care trebuie aplicate și care implică, după caz, aplicarea [...] **mecanismului** de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36 și a [...] **mecanismului** formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37. ENIM include aceste orientări în cadrul european de [...] **coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor** menționat la articolul [...] **44**.
- (3) În momentul reprogramării, administratorii de infrastructură **fac tot posibilul pentru a nu modifica în mod unilateral sau a nu anula drepturile de capacitate existente în scopul gestionării perturbărilor**. [...]
- (4) **Administratorii de infrastructură și solicitanții pot defini măsuri care să prevadă înlocuirea anumitor drepturi de capacitate în cazul unei perturbări a rețelei. Aceste măsuri se menționează în planul de urgență prevăzut la articolul 19.**
- (5) **În cazul unei perturbări a unei rețele care afectează traficul în mai multe rețele, administratorii de infrastructură în cauză coordonează alocarea capacităților alternative în conformitate cu articolul 53 și ținând seama de cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.**

**(6) În cazul în care ENIM nu adoptă orientările pentru gestionarea și alocarea capacităților de infrastructură în cazul unei perturbări a rețelei /în termen de 24 de luni de la data aplicării menționată în partea introductivă a articolului 77 alineatul (2)/ sau în cazul în care orientările respective nu permit o punere în aplicare uniformă a prezentului articol, din motive legate fie de conținutul orientărilor și condițiilor respective, fie de lipsa punerii în aplicare de către administratorii de infrastructură,** Comisia poate adopta un act de punere în aplicare pentru a stabili criteriile și procedurile de reprogramare, inclusiv modificările unilaterale ale drepturilor de capacitate alocate care pot fi efectuate de administratorii de infrastructură în scopul gestionării perturbărilor rețelei. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

(4) [...]

(5) [...]

### **CAPITOLUL III**

## **GESTIONAREA TRAFICULUI, A PERTURBĂRILOR ȘI A CRIZELOR**

#### *Articolul 42*

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

(1) Administratorii de infrastructură realizează gestionarea traficului în conformitate cu prezentul regulament și cu Directiva (UE) 2016/797, precum 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 46;
- (c) gestionarea traficului în situații de criză, astfel cum se prevede la articolul 47.

(2) [...]

- (3) 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 crizelor;
- (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. Aceste informații sunt furnizate prin mijloacele adecvate, printre care și cele menționate la articolul 62.

#### *Articolul 43*

#### **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. Aceste norme și proceduri se publică în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE și vizează gestionarea traficului în situațiile prevăzute la articolul 42 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) din prezentul regulament.
- (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 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, el pune în aplicare [...] **planul** de urgență **elaborat** în conformitate cu articolul 19. În cazul unei perturbări care are un impact potențial asupra traficului transfrontalier, administratorii de infrastructură în cauză cooperează între ei pentru a restabili traficul transfrontalier normal, în conformitate cu cadrul european de coordonare a gestionării traficului, perturbărilor și crizelor menționat la articolul 44.
- (4) Atunci când stabilesc normele și procedurile menționate la alineatul (1), administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.[...]
- (5) În cazurile de forță majoră și, dacă este absolut necesar, ca urmare a unui incident care face ca infrastructura să fie temporar inutilizabilă, drepturile de capacitate alocate pot fi retrase fără avertisment atât timp cât este necesar pentru repararea sistemului.
- Dacă consideră necesar, administratorul de infrastructură poate cere întreprinderilor feroviare să îi pună la dispoziție resursele pe care acesta le consideră adecvate pentru restabilirea cât mai rapidă a situației normale.
- (6) [...]

#### *Articolul 44*

### **Cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor**

- (1) **Până la [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], ENIM elaborează și adoptă un „cadru european de coordonare transfrontalieră a [...] gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a [...] gestionării crizelor” în conformitate cu principiile menționate la articolul 42 [...], stabilind orientări pentru coordonarea dintre administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alte părți interesate operaționale. Administratorii de infrastructură depun eforturi pentru a respecta aceste orientări privind coordonarea transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor. Ei detaliază, în documentul de referință al rețelei, motivele oricărei abateri de la orientările respective.**

- (1a)** ENIM elaborează cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, în cooperare cu părțile interesate operaționale și cu alte părți interesate, prin intermediul procesului de consultare menționat la articolul 54, ținând seama de activitatea întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, instituită [...] **în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (d)** din Regulamentul (UE) [...] **2021/2085** [...].
- (2)[...] **(1b) În termen de 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, ENIM prezintă ENRRB un proiect de** [...] cadru european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor [...]. **În termen de patru luni de la primirea proiectului elaborat de ENIM, ENRRB prezintă ENIM o recomandare privind cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor. ENIM ține seama în cea mai mare măsură posibilă de această recomandare atunci când adoptă cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor.**
- (3) [...] **Cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor include cel puțin elementele enumerate în anexa V și este actualizat atunci când este necesar pentru a se ține seama de experiența administratorilor de infrastructură, a întreprinderilor feroviare și a celorlalti solicitanți, precum și pe baza activităților ENIM. Atunci când actualizează cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, ENIM prezintă ENRRB un proiect în vederea unei recomandări.**

#### *Articolul 45*

### **Coordonarea transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor**

Administratorii de infrastructură coordonează gestionarea traficului în conformitate cu articolul 53 [...]. **În acest scop, ei țin seama** [...] **în cea mai mare măsură posibilă** de cadrul european [...] de coordonare **transfrontalieră** a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.

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 [...] și alte părți interesate operaționale, precum și cu orice structuri relevante de guvernare la nivelul UE în materie de gestionare a crizelor, după caz, inclusiv în conformitate cu articolul 62.

#### *Articolul 46*

#### **Perturbările rețelei**

- (1) În cazul în care un incident conduce sau este probabil 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 în cea mai mare măsură posibilă de metoda comună menționată la alineatul (5a).**

În cazul în care estimările privind durata și impactul îndeplinesc criteriile pentru declararea perturbărilor rețelei prevăzute în anexa VI, administratorii de infrastructură în cauză declară o perturbare a rețelei și pun în aplicare măsurile prevăzute la articolul 43.

- (2) În cazul în care [...] **perturbarea rețelei** are sau este probabil să aibă un impact asupra mai multor rețele, **administratorul** infrastructurii [...] **în cadrul căreia** [...] a avut loc **perturbarea rețelei** declară o perturbare multirețea și coordonează acțiunile în conformitate cu articolele [...] **45 și 53, ținând seama în cea mai mare măsură posibilă de cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.**

- (3) [...]

**(2a) În cazul în care perturbarea rețelei are un impact asupra unei linii care face parte dintr-un coridor european de transport și perturbarea 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 la fiecare 30 de zile pe întreaga durată a perturbării.**

**Coordonatorul rețelei transmite acest raport ENIM, coordonatorilor europeni relevanți și, la cerere, solicitanților în cauză.**

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

Organismul de reglementare poate solicita 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 adoptate de ENIM** în conformitate cu articolul 54 **alineatul (1)**, și raportează către ENIM [...].

(6) [...]

**ENIM ține seama de concluziile coordonatorului rețelei privind perturbările rețelei atunci când actualizează cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.**

**(5a) ENIM definește o metodă comună 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 această metodă, acest conținut minim și acest model în cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură posibilă de metoda comună, conținutul minim și modelul respectiv.**

### Situații de criză

- (1) **Fără a aduce atingere articolului 1 alineatul (5), în cazul unei crize sau al unui risc iminent de apariție a unei crize** legate de siguranța publică, epidemii, dezastre naturale, [...] **mediu**, apărare [...] **sau** securitate [...], care are sau se preconizează că va 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:
- (a) anularea drepturilor de capacitate fără [...] **penalități în conformitate cu articolul 40**;
  - (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 19. [...] **Statul membru respectiv** coordonează aceste măsuri de urgență cu alte state membre **în conformitate cu articolul 53a**.

**Conținutul și durata măsurilor de urgență se limitează la ceea ce este strict necesar 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 de instituire a unui cadru de măsuri privind situația de urgență și reziliența pieței interne]**, statul membru [...] **în cauză** notifică și [...] biroului central de legătură [...] **pe care l-a desemnat în temeiul** articolului [...] **[5]** din [...] regulamentul **respectiv** [...] **cu privire la măsurile pe care le-a adoptat în temeiul prezentului articol.**

- (3) [...] **Punctele focale desemnate** în [...] **conformitate cu** articolul 60 [...] furnizează informații Comisiei, ENIM, altor administratori de infrastructură 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 53, ținând seama în același timp de orientările adoptate de ENIM în conformitate cu articolul 54 alineatul (1)**. Atunci când se realizează coordonarea prin intermediul unor structuri de coordonare specifice în conformitate cu articolul 53 alineatul (2) litera (a), trebuie să fie 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, I[...]a cererea acesteia și în termenul pe care îl stabilește, avizul lor cu privire la măsurile de urgență. [...]
- (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, inclusiv anulează drepturile de capacitate alocate dacă este necesar. Autoritățile publice în cauză [...] **fac obiectul unei penalități pentru modificarea drepturilor de capacitate. Normele stabilite** la [...] articolul 40 **se aplică mutatis mutandis unei astfel de penalități**.

#### *Articolul 48*

#### **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 referitoare la acest serviciu de transport feroviar prevăzute în anexa VIII.

Părțile în cauză pot utiliza aceste informații numai în sensul prezentului regulament și în sensul 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) Informațiile se pun la dispoziție în conformitate cu articolul 62.
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica anexa VIII 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 49*

#### **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. [...] **ENIM** [...] **cooperează cu** [...] **coordonatorii europeni și cu ENRRB în acest scop**.
- (2) [...] Administratorii **de infrastructură** își stabilesc propriile obiective de performanță, [...] **definite în conformitate cu articolul 50 alineatul (2) litera (c), în planul de afaceri** menționat la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE, ținând seama de orice [...] **obiective** stabilite în acordurile de natură contractuală menționate la articolul 30 **alineatul (2)** din directiva respectivă. [...] **Printre aceste obiective se numără valorile-tintă stabilite la [articolul 19 alineatul (1) literele (a) și (b) din noul Regulament TEN-T].**  
**Administratorii de infrastructură** instituie și aplică proceduri de monitorizare și raportare cu privire la progresele înregistrate în atingerea obiectivelor, de identificare a cauzelor deficiențelor de performanță împreună cu părțile interesate operaționale și de

concepere și punere în aplicare a unor măsuri de remediere în vederea îmbunătățirii performanței. Aceste proceduri țin seama de cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament. [...]

(3) [...]

**(3) Administratorii de infrastructură monitorizează, de asemenea, performanța serviciilor de transport feroviar atunci când este legată de propriile obiective de performanță.**

#### *Articolul 50*

#### **Cadrul european de evaluare a performanței**

(1) [...] **Până la [24] de luni [...] de la intrarea în vigoare a prezentului regulament [...], ENIM elaborează și adoptă un „cadru european de evaluare a [...] performanței”, după consultarea părților interesate operaționale, stabilind principii și proceduri comune.**

Acest cadru ține seama în special de principiile definite la articolul 2 alineatul (3) [...] **și la articolul 42 alineatul (3) și de [...] prioritățile operaționale prevăzute la [articolul [...]] 19 din noul Regulament TEN-T [...], precum și de actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 15 alineatul (6) din Directiva 2012/34/UE. Administratorii de infrastructură depun eforturi pentru a respecta aceste principii și proceduri comune. Ei detaliază în documentul de referință al rețelei motivele oricărei abateri de la principiile și procedurile comune stabilite în cadrul european de evaluare a performanței.**

**(1a) În termen de 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, ENIM prezintă ENRRB un proiect de cadru european de evaluare a performanței. În termen de patru luni de la primirea proiectului elaborat de ENIM, ENRRB prezintă ENIM o recomandare privind cadrul european de evaluare a performanței. ENIM ține seama în cea mai mare măsură posibilă de această recomandare atunci când adoptă cadrul european de evaluare a performanței.**

(2) Cadrul european 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 abordate în domeniile de performanță stabilite în anexa VII;

- (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) criteriile și procedurile pentru definirea [...] **obiectivelor** de performanță la nivelul administratorilor de infrastructură;
- (d) proceduri de monitorizare și evaluare a elementelor de la literele (a)-(c), precum și a punerii în aplicare a măsurilor corective și a realizării **obiectivelor** de performanță [...].
- (3) În temeiul alineatului (2) litera (d), ENIM examinează periodic cadrul european de evaluare a performanței și [...] punerea sa în aplicare **de către administratorii de infrastructură** și [...], **după caz, [...] actualizează** acest cadru. **Atunci când actualizează cadrul european de evaluare a performanței, ENIM prezintă ENRRB un proiect în vederea unei recomandări.**
- (4) [...]
- (5) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili norme detaliate cu privire la elementele menționate la alineatul (2) literele (b)-(d), în conformitate cu procedura de [...] **examinare** menționată la articolul 72 alineatul [...] **(3). Atunci când pregătește proiectele de acte de punere în aplicare,** Comisia ține seama de activitatea desfășurată de ENIM în conformitate cu alineatul (3) [...], **precum și de secțiunea separată a [...]** **raportului european** de evaluare a performanței **menționată la articolul 51 alineatul (2).**

#### *Articolul 51*

#### **Raportul european de evaluare a performanței**

- (1) Fără a aduce atingere articolului 15 din Directiva 2012/34/UE și [...] <sup>23</sup>**actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul său,** ENIM întocmește și publică, până la ... [[...] **30** de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], un raport european de evaluare a

---

<sup>23</sup> [...]

performanței pe baza cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament. **ENIM întocmește** și publică [...] anual **o versiune actualizată a raportului**.

- (2) [...] **ENRRB** elaborează o secțiune separată a raportului în care își prezintă propria evaluare a performanței serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, recomandări privind aspectele legate de performanță care trebuie abordate cu prioritate și recomandări privind măsuri de îmbunătățire a performanței. **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 [noul Regulament TEN-T]**. 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 53 și privind mecanismul de consultare menționat la articolul 54 din prezentul regulament.

*Articolul 52[...]*

# CAPITOLUL V

## REȚEAUA EUROPEANĂ DE COORDONARE

### Articolul 53

#### Coordonarea între administratorii de infrastructură

(1) Atunci când se face trimitere la prezentul articol, administratorii de infrastructură se coordonează între ei și cu alte părți interesate relevante **cel puțin** în ceea ce privește responsabilitățile și sarcinile care le sunt încredințate prin prezentul regulament.

(2) [...]

**(2)** În special, administratorii de infrastructură:

- (a) instituie structuri organizatorice, proceduri și instrumente, după caz, inclusiv instrumentele digitale menționate la articolul 62;
- (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 eficiente și eficiente, în conformitate cu principiul subsidiarității;
- (c) cooperează cu alți administratori de infrastructură prin intermediul punctelor focale desemnate menționate la articolul 60;
- (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 [...];
- (f) supune atenției ENIM cazurile în care nu se pot obține rezultatele convenite;
- (g) examinează desfășurarea activităților de coordonare în conformitate cu capitolul IV.

**Coordonarea între administratorii de infrastructură poate fi pusă în aplicare la mai multe niveluri, în special pentru chestiunile în care coordonarea este necesară atât la nivelul Uniunii, cât și într-o arie geografică mai specifică.**

**În cazul în care este implicat în coordonarea dintre administratorii de infrastructură, ENIM sau coordonatorul rețelei se asigură că aspectele transfrontaliere sunt luate în considerare în mod corespunzător.**

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

### **Articolul 53a**

#### **Coordonarea între statele membre**

**(1) Atunci când se face trimitere la prezentul articol sau pentru a promova traficul transfrontalier prin abordarea problemelor legate de capacități, statele membre se coordonează între ele. Ele definesc în special, acolo unde este necesar, 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 conformitate cu principiul subsidiarității, în special la nivelul coridoarelor europene de transport;**

**(b) implică coordonatorii europeni, după caz, în special la înregistrarea de progrese cu privire la prioritățile operationale prevăzute la articolul 19 din [noul Regulament TEN-T];**

**(c) invită Comisia Europeană în cazul unor aspecte pentru care este necesară coordonarea la nivelul Uniunii sau în alte cazuri relevante.**

## Articolul 54

### Mecanismul de consultare pentru chestiuni europene și transfrontaliere

- (0) **Administratorii de infrastructură** [...] [...] asigură o consultare adecvată periodică a părților interesate **cu privire la aspecte europene și transfrontaliere. În acest scop, ei țin seama de orientările elaborate de ENIM menționate la alineatul (1).**
- (1) **ENIM elaborează, adoptă și pune în aplicare orientări cu scopul de a asigura consultarea adecvată periodică a părților interesate cu privire la aspecte europene și transfrontaliere** și include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, în cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44 și în cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50. [...] **Aceste orientări** sunt elaborate și puse în aplicare cu sprijinul coordonatorului rețelei și cu implicarea [...] punctelor focale [...] **desemnate de** administratorii de infrastructură [...] **în temeiul** articolului 60.
- (2) În cazul în care adoptă un aviz sau o recomandare care ar putea avea un impact [...] **substanțial** asupra [...] solicitanților, a altor părți interesate operaționale și a altor părți interesate, ENIM publică un proiect în vederea consultării părților în cauză. Părților în cauză li se acordă [...] **cel puțin două săptămâni** pentru a oferi feedback cu privire la proiectul de [...] **aviz sau recomandare**. Autoritățile statelor membre sunt implicate [...] **atunci când este necesar**.
- (3) **Atunci când elaborează orientările menționate** [...] la alineatul [...] **(1) și** când adoptă avizul final sau recomandarea finală **menționată la alineatul (2)**, ENIM ține seama de feedbackul oferit de părțile în cauză. În cazul în care nu ia în considerare elemente semnificative ale feedbackului oferit, ENIM prezintă motivele [...] **în acest sens**.

## Articolul 55

### Organizarea Rețelei Europene a Administratorilor de Infrastructură

- (1) În sensul prezentului regulament, Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură **(ENIM)** menționată la articolul 7f din Directiva 2012/34/UE este organizată în conformitate cu prezentul [...] **articol**.

- (2) 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. Aceștia numesc un reprezentant și un supleant.
- (3) [...] Administratorii de **infrastructură** care [...] nu **sunt** [...] **responsabili de** [...] **liniile menționate** la alineatul (2) **și care nu sunt deci membri ai ENIM** pot [...] participa la deliberările ENIM [...] **fără a avea drepturi de vot. Ei pot prezenta contribuții spre examinare de către ENIM.**
- (3a) Administratorii de infrastructură responsabili de liniile care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și din cea 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 fără drepturi de vot 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 condițiile stabilite în cadrul unui astfel de acord.**
- ENIM încheie acorduri de lucru care definesc detaliile participării administratorilor de infrastructură în cauză.**
- (3b) Fără a aduce atingere alineatului (3a), ENIM poate invita ad-hoc administratori de infrastructură din țări terțe să participe la reuniunile sale în calitate de observatori, fără drepturi de vot.**
- (3c) Membrii ENIM pun la dispoziția ENIM resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale.**
- (4) [...] **După consultarea** Comisiei, ENIM adoptă și publică propriul regulament de procedură. ENIM își organizează activitățile în conformitate cu [...] regulamentul de procedură.
- (5) ENIM își adoptă deciziile cu o majoritate [...] **de două treimi a membrilor săi**, cu excepția cazului în care se prevede altfel în regulamentul de procedură. Toți membrii dintr-un stat membru dispun împreună de un singur vot. În absența **reprezentantului** unui membru, supleantul poate exercita dreptul de vot al acestuia.

- (6) ENIM se reunește la intervale regulate. ENIM își alege un președinte dintre membrii săi [...] **în conformitate cu procedura de vot menționată la alineatul (5).**
- (7) Comisia este membru fără drept de vot în cadrul ENIM. Ea sprijină activitatea ENIM și facilitează coordonarea **între membrii ENIM.**
- (8) ENIM își definește programul de lucru. Programul de lucru acoperă o perioadă de cel puțin doi ani [...] **și cel mult cinci ani. Urmând** [...] **orientările** menționate la articolul 54, ENIM se consultă cu privire la proiectul de program de lucru [...] cu solicitanții și cu alte părți interesate operaționale [...], **precum și cu** Comisia, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate [...], **întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și, după caz, cu alte părți interesate.**

#### *Articolul 56*

#### **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 prin prezentul regulament. **Aceste sarcini nu pot fi delegate.** În special, aceasta:
- (a) adoptă cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6;
  - (b) adoptă cadrul european de coordonare **transfrontalieră a gestionării** traficului, **a gestionării perturbărilor** și a gestionării crizelor menționat la articolul 44;
  - (c) adoptă cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50;
  - (ca) adoptă o structură comună pentru documentul de referință al rețelei și un calendar comun de consultare, menționate la articolul 61;**
  - (d) adoptă avize și recomandări pentru administratorii de infrastructură în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament și din proprie inițiativă;
  - (e) [...][...]
  - (f) [...] **organizează, cu contribuția coordonatorului rețelei,** coordonarea dintre administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53.

(2) [...]

**ENIM nu are competente de elaborare a politicilor sau de reglementare.**

**(1a) ENIM instituie grupuri de lucru pentru a asigura atât coordonarea între administratorii de infrastructură și alte părți interesate operationale, inclusiv întreprinderi feroviare, operatori de infrastructuri de servicii și operatori de transport intermodal, cât și consultarea acestor părți interesate operationale. Membrii grupurilor de lucru pot emite un aviz cu privire la orice propunere a ENIM care are consecințe asupra părților interesate operationale. De asemenea, ei pot emite din proprie inițiativă avize adresate ENIM.**

#### *Articolul 57*

### **Transparența**

- (1) ENIM se asigură că componența sa, [...] modul său de **funcționare** 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 53.
- (2) ENIM invită la reuniunile sale [...] coordonatorii europeni și, după caz, reprezentanți ai statelor membre pentru a discuta despre aspecte legate de dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru a asigura cooperarea cu coordonatorii europeni, astfel cum se subliniază în [noul Regulament TEN-T]. [...]

#### *Articolul 58*

### **Coordonatorul rețelei**

- (1) [...] **ENIM** numește până la data de [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] o entitate imparțială și competentă care să îndeplinească funcțiile menționate la articolul 59. Această entitate [...] **este** desemnată **coordonatorul** [...] rețelei.

**Membrii ENIM pun la dispoziția coordonatorului rețelei resursele de care acesta are nevoie pentru a-și îndeplini sarcinile.** Înainte de numirea coordonatorului rețelei, [...]

**membrii ENIM consultă** Comisia cu privire la entitatea desemnată și la următoarele aspecte:

- (a) termenii și condițiile de numire a coordonatorului rețelei;
- (b) condițiile de retragere a numirii **și de numire a unui nou coordonator**;
- (c) procedura de monitorizare periodică a activității sale și de evaluare a modului în care și-a îndeplinit sarcinile efectiv;
- (d) orice atribuții și sarcini operaționale suplimentare ale coordonatorului rețelei.

**Aspectele vizate de literele (a)-(c) de la prezentul alineat sunt reglementate de regulamentul de procedură al ENIM adoptat în temeiul articolului 55. Atribuțiile și sarcinile operaționale ale coordonatorului rețelei menționate la litera (d) de la prezentul alineat sunt specificate în actul prin care ENIM numește coordonatorul rețelei.**

- (2) Coordonatorul rețelei își îndeplinește sarcinile în mod imparțial, **transparent** și eficient din punctul de vedere al costurilor [...]. În acest scop, coordonatorul rețelei prezintă ENIM programul său anual de lucru cu privire la sarcinile prevăzute în prezentul regulament, precum și un raport anual privind punerea în aplicare a programului de lucru. **ENIM aprobă programul anual de lucru și raportul anual înainte de adoptarea acestora.**

#### *Articolul 59*

#### **Sarcinile și responsabilitățile coordonatorului rețelei**

Coordonatorul rețelei îndeplinește, în sprijinul ENIM, următoarele sarcini:

- (a) asigură secretariatul și pregătește reuniunile, documentele, deciziile și avizele ENIM [...], **în special contribuind** la pregătirea cadrului european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, a cadrului european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44 și a cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50;

- (c) contribuie la coordonarea operațională între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53;
- (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 multiretea, astfel cum se prevede în prezentul regulament, **și propune ENIM-ului metode de facilitare a serviciilor feroviare transfrontaliere;**
- (da) contribuie la coordonarea dintre administratorii de infrastructură în ceea ce privește planificarea strategică a capacităților în conformitate cu articolul 14 prin elaborarea unor structuri specifice pentru graficele de circulație care să faciliteze trasele competitive multiretea pe distanțe lungi;**
- (e) acționează ca punct de contact în numele administratorilor de infrastructură pentru [...] **furnizarea de informații**, în special [...] în legătură cu incidentele feroviare și cu restricțiile temporare de capacitate;
- (f) acționează ca prim punct de contact [...], oferind contacte actorilor relevanți din cadrul administratorilor de infrastructură și al altor părți interesate operaționale [...];
- (g) [...]

#### *Articolul 60*

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

- (1) Pentru a asigura coordonarea între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53, administratorii de infrastructură desemnează puncte focale. Punctul focal acționează ca interfață centrală între organizarea administratorului de infrastructură și celelalte entități implicate în activitățile de coordonare.
- (1a) Pentru fiecare coridor european de transport, administratorii de infrastructură care administrează o parte de infrastructură a unui astfel de coridor european de transport pot desemna un punct focal unic care să acționeze ca interfață centrală între ei și celelalte entități implicate în activitățile de coordonare, în conformitate cu articolul 53 alineatul (2) litera (a).**
- (1b) Punctul focal unic desemnat menționat la alineatul (1a) acționează ca punct de contact pentru solicitanți și alte părți interesate operaționale pentru inițierea sau**

**modificarea serviciilor de transport feroviar transfrontalier sau pentru organizarea de sprijin pentru activități ad-hoc, în special pentru a aborda situațiile de criză menționate la articolul 47.**

**(1c) Punctul focal unic desemnat menționat la alineatul (1a) monitorizează alocarea cererilor de capacitate multiretea pe liniile de cale ferată care fac parte din coridoarele europene de transport până la sfârșitul graficului de circulație anual.**

(2) Administratorii de infrastructură informează fără întârziere ENIM cu privire la orice modificări ale punctelor focale care urmează să fie incluse în publicările menționate la articolul 57 alineatul (1) [...].

### *Articolul 61*

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

- (1) ENIM pregătește și adoptă o structură comună pentru documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, care ia în considerare informațiile enumerate în anexa IV la directiva respectivă și în anexa IV la prezentul regulament, precum și un calendar comun pentru consultarea părților interesate cu privire la proiectul de document de referință al rețelei. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de această structură și de acest calendar atunci când pregătesc documentul de referință al rețelei.
- (2) 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 de cadrul european de gestionare a capacităților **menționat la articolul 6 din prezentul regulament**, de cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor **menționat la articolul 44 din prezentul regulament** și de cadrul european de evaluare a performanței [...]menționat [...]la **articolul** [...]50 din prezentul regulament.
- (3) [...] **Administratorii de infrastructură** [...] **explică în cadrul** documentului de referință al rețelei **motivele abaterii de la structura și calendarul menționate la alineatul (1) și de la cadrele europene menționate la alineatul (2)** și informează organismul de reglementare competent și ENIM **cu privire la motivele respective**.

### **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 instrumentelor digitale și al serviciilor digitale.

**Instrumentele de gestionare a capacităților respectă cerințele privind procesul de planificare și alocare a capacităților prevăzut în capitolul II din prezentul regulament și cerințele definite în Directiva (UE) 2016/797 și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia. Administratorii de infrastructură pot continua să utilizeze instrumentele de gestionare a capacităților existente înainte de data aplicării menționată la articolul 77 alineatul (2) litera (d), cu condiția ca aceste instrumente să le permită administratorilor de infrastructură să respecte cerințele menționate mai sus.**

- (2) Instrumentele digitale implementate și serviciile digitale furnizate:
- (a) [...] **asigură o performanță eficace** și calitatea, inclusiv interoperabilitatea deplină, a serviciilor pe care administratorii de infrastructură le-**au furnizat** [...] solicitanților;
  - (b) [...] **asigură** transparența gestionării capacităților feroviare și a gestionării traficului pe parcursul tuturor etapelor acestora, **inclusiv prin soluții în timp real care să fie implementate treptat**;
  - (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[...];
  - (d) asigură alinierea datelor la registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.**

(3) [...]

- (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 în cadrul grupului de implementare menționate la articolele 96 și, respectiv, 97 din Regulamentul (UE) 2021/2085.

- (5) Administratorii de infrastructură, [...]solicitanții 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[...], **în special pentru a gestiona alocarea capacităților**.

- (5a) Până la [6 luni de la data aplicării menționată la articolul 77 alineatul (2) litera (d)], ENIM furnizează orientări cu privire la cerințele funcționale și tehnice pentru schimbul de informații în temeiul alineatului (5) între administratorii de infrastructură, solicitanți și, după caz, operatorii de infrastructuri de servicii, ținând seama de activitatea întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei.**

# CAPITOLUL VI

## SUPRAVEGHEREA REGLEMENTARĂ A GESTIONĂRII CAPACITĂȚILOR ȘI A TRAFICULUI

### SECȚIUNEA 1

#### Organismele de reglementare

##### *Articolul 63*

##### **Responsabilitățile organismelor de reglementare**

- (1) **Statele membre se asigură că** [...] funcțiile și competențele prevăzute la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE [...] **sunt exercitate** și în ceea ce privește chestiunile reglementate de prezentul regulament. În special, organismul de reglementare monitorizează activitățile administratorilor de infrastructură prevăzute în capitolele II-V **din prezentul regulament** și verifică respectarea prezentului regulament din proprie inițiativă și pentru a preveni discriminarea solicitanților.
- (2) [...] **Un** solicitant [...] sau o autoritate națională, regională sau locală responsabilă de sectorul **serviciilor** 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 tratat(ă) în mod inechitabil, discriminat(ă) sau vătămat(ă) în orice alt mod de către administratorul de infrastructură atunci când acesta a desfășurat activitățile prevăzute în capitolele II, III, IV și V din prezentul regulament[...].

## SECȚIUNEA 2

### Reteaua europeană a organismelor de reglementare în domeniul feroviar

#### *Articolul 64*

#### **Cooperarea organismelor de reglementare în cadrul Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (ENRRB)**

- (1) În scopul îndeplinirii responsabilităților care le revin în temeiul prezentului regulament, organismele de reglementare cooperează în cadrul ENRRB [...] **instituit 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)**.
- Atunci când acționează în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament, ENRRB are sarcinile și responsabilitățile definite în secțiunea 2 din prezentul capitol și își organizează activitatea definită în aceeași 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 ENRRB orice chestiune relevantă, plângere sau investigație în vederea unui schimb de opinii sau a adoptării unui aviz sau a unei recomandări.
- (4) Atunci când iau decizii cu privire la chestiuni care [...] **au un impact asupra serviciilor feroviare transfrontaliere**, organismele de reglementare în cauză cooperează la elaborarea deciziilor respective sub coordonarea ENRRB, în vederea soluționării chestiunii respective. În acest scop, organismele de reglementare în cauză își îndeplinesc funcțiile în conformitate cu alineatul (1) din 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.

**(4a) În cazul în care cooperarea menționată la alineatul (4) duce la decizii divergente ale organismelor de reglementare în cauză, acestea furnizează ENRRB o explicație în care sunt prezentate diferențele.**

- (5) În cazul în care un organism de reglementare adoptă o decizie care se îndepărtează de un aviz sau de o recomandare relevantă a ENRRB sau în cazul în care refuză să adopte o decizie, acesta furnizează ENRRB o explicație în care prezintă diferențele și motivele pentru care nu a urmat avizele sau recomandările ENRRB.
- (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. Aceste informații 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 64a

### Organizarea și structura Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (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.

## SECȚIUNEA 2[...]

[...]

## *Articolul 65*

### **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 și recomandările pe care le-a adoptat. 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 64, și promovează alinierea deciziilor organismelor de reglementare în ceea ce privește serviciile feroviare [...]**transfrontaliere.**
- (3) [...] **(4) Solicitanții pot informa** [...]ENRRB cu privire la chestiuni care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament [...]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.**

- (5)[...] 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.
- (6) ENRRB elaborează principii și practici comune pentru [...] **adoptarea, de către organismele de reglementare, a** deciziilor pentru care organismele [...] **respective** sunt împuternicite în temeiul prezentului regulament.
- (7) ENRRB furnizează recomandări privind cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44 și cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50, înainte de adoptarea lor de către ENIM.**
- (8) ENRRB pregătește o secțiune de sine stătătoare a raportului european de evaluare a performanței menționat la articolul 51, furnizând evaluarea și recomandările sale cu privire la performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar. Aceasta oferă consiliere Comisiei și coordonatorilor europeni cu privire la aspecte legate de performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar.**
- (9) ENRRB prezintă Comisiei avizele sau recomandările sale cu privire la eventualele deficiențe ale procesului de coordonare menționat la articolul 14 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 47 alineatul (5).**
- (10) ENRRB transmite ENIM avizul sau recomandarea sa cu privire la orientările elaborate de ENIM privind definirea condițiilor care conduc la penalități, astfel cum se menționează la articolul 40 alineatul (3).**

*Articolul 66[...]*

[...]

*Articolul 67*

**Componența și organizarea consiliului [...]**

(1) [...]Organismele de reglementare[...] din fiecare stat membru care are o rețea feroviară utilizată [...] **sunt** membre [...] **ale consiliului**.

(2)[...][...] **Ele numesc un reprezentant și un supleant în cadrul consiliului.**

**Reprezentanții** sunt șeful sau un adjunct al șefului organismului de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE. [...]Supleantul este numit[...] din rândul organului de guvernanță sau al conducerii organismului de reglementare sau, dacă acest lucru nu este posibil, din rândul personalului acestuia.

(3) Membrii consiliului[...] 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.

(4) Secretariatul ENRRB publică o listă actualizată a **reprezentanților** membrilor consiliului și a supleanților acestora, împreună cu declarațiile lor de interese.

(5) **După consultarea Comisiei, consiliul adoptă și publică propriul regulament de procedură. Regulamentul de procedură poate stabili modalități de vot mai detaliate, în special procedura de vot în chestiuni urgente.**

(6) **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 poate exercita dreptul de vot al acestuia.**

- (7) Comisia este membru fără drept de vot în cadrul consiliului. Ea coordonează și susține activitatea consiliului și îi adresează recomandări, după caz.**
- (8) Secretariatul asigură serviciile necesare pentru organizarea reuniunilor și a activității consiliului.**
- (9) În conformitate cu regulamentul de procedură al consiliului, acesta poate decide să înființeze grupuri de lucru care să organizeze activitatea ENRRB pe teme specifice legate de punerea în aplicare a prezentului regulament, în special cu privire la aspecte legate de performanța serviciilor de infrastructură feroviară.**

**Grupurile de lucru sunt deschise participării experților din cadrul organismelor de reglementare din domeniul feroviar și al 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 68*

#### **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 67**, avize sau recomandări **ale ENRRB** privind plângerile sau investigațiile [...]care îi sunt **transmise** de [...]unul sau mai multe organisme de reglementare [...] **în temeiul** articolului [...] **64 alineatul (3)**;
  - (b) elaborează și adoptă un raport anual privind activitățile ENRRB;
  - (c) înființează grupuri de lucru și numește președinții acestora.

#### *Articolul 69[...]*

*[...]*

[...]

## CAPITOLUL VII DISPOZIȚII FINALE

### Articolul 71

#### Exercitarea delegării

- (1) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 alineatul (8), articolul 11 alineatul (2), articolul 21 alineatul (9), articolul 38 alineatul (3), articolul 39 alineatul (9) /.../și articolul **48 alineatul (3)** se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [1 ianuarie [...]**2029**]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competente menționată la articolul 10 alineatul (8), articolul 11 alineatul (2), articolul 21 alineatul (9), articolul 38 alineatul (3), articolul 39 alineatul (9) și articolul 48 alineatul (3) poate fi revocată în orice moment 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 10 alineatul (8), al articolului 11 alineatul (2), al articolului 21 alineatul (9), al articolului 38 alineatul (3), al articolului 39 alineatul (9) și al articolului 48 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, înainte 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 72

### Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de comitetul prevăzut la articolul 62 din Directiva 2012/34/UE. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2)[...] **(3)** Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul [...] **5** din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3)[...] 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 73

### Raportare și reexaminare

[...] **Până la [10 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]**, 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;
- (ba) impactul financiar și administrativ al prezentului regulament asupra administratorilor de infrastructură și a altor părți interesate operaționale, a organismelor de reglementare și a autorităților statelor membre;**

- (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 **aferește cadrului** european **de gestionare a capacităților** menționat la [...] **articolul 6, cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44** [...] **și cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50**;

[...]

- (e) funcționarea criteriilor socioeconomice, operaționale și de mediu și necesitatea de a prezenta, dacă este cazul, o propunere privind posibile modificări ale articolelor 25 și 37.**

#### *Articolul 74*

#### **Modificări aduse Directivei 2012/34/UE**

- (1) Directiva 2012/34/UE se modifică după cum urmează:
- (a) la articolul 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;

**(da) 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 de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa IV.”**

- (e) articolul 36 se elimină;
  - (f) articolele 38-54 se elimină;
  - (g) în anexa IV, punctele 1 și 3 se elimină;
  - (h) 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 75*

#### **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, anexa IV punctul 3 și anexa VII la Directiva 2012/34/UE nu se aplică activităților și sarcinilor îndeplinite în legătură cu graficele de circulație care intră în vigoare **la** [...] **13** decembrie [...] **2031** **sau** după **această dată**.
- (3) Până la [2 ani de la data menționată la articolul 77 alineatul (2) primul paragraf], Comisia prezintă Consiliului și Parlamentului European un raport privind monitorizarea dispozițiilor tranzitorii menționate la articolul 75.**

#### *Articolul 76*

#### **Abrogare**

- (1) Regulamentul (UE) nr. 913/2010 se abrogă de la data de [...] **8** decembrie 2029].

- (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 77

#### **Intrarea în vigoare și aplicarea**

- (1) Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (2) Acesta se aplică de la [1 ianuarie [...] **2029**]. Cu toate acestea:
- (a) articolele 1, 2 și 3, capitolul II cu excepția articolului 9 alineatele (1) și (2) și a articolului 27 alineatul (4), precum și capitolul III cu excepția articolului 48 din prezentul regulament se aplică numai activităților și sarcinilor îndeplinite în legătură cu graficele de circulație care intră în vigoare **la** [...] **13** decembrie [...] **2031** **sau** după **această dată**;
  - (b) articolul 9 alineatele (1) și (2) se aplică de la [1 ianuarie [...] **2030**];
  - (c) [...] [...]
  - (d) articolul **27 alineatul (4), articolul 28 alineatul (0)** și articolele 48 și 62 se aplică de la [...] **31** decembrie [...] **2029**];
  - (e) articolul 74 se aplică de la [...] **13** decembrie [...] **2031**].

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

Adoptat la [...]...

*Pentru Parlamentul European*  
*Președinta*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

---

## ANEXA I

### LIVRABILELE ȘI CALENDARUL GESTIONĂRII CAPACITĂȚILOR

#### MENTIONATE LA ARTICOLELE 11, 16, 18 ȘI 38

1. **LIVRABILELE CARE TREBUIE PREGĂTITE DE ADMINISTRATORII DE INFRASTRUCTURĂ ÎN CADRUL PLANIFICĂRII STRATEGICE A CAPACITĂȚILOR MENȚIONATE LA ARTICOLELE 11, 16, 17 ȘI 18**

Livrabil	Conținut
Strategia privind capacitatea (Articolul 16)	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="483 707 1375 819">– <b><u>Acoperirea geografică a strategiei privind capacitatea: liniile vizate de planificarea strategică a capacităților în temeiul articolului 12 alineatul (6);</u></b></li><li data-bbox="483 842 1375 999">– Dezvoltarea planificată a infrastructurii fizice, inclusiv construcții noi, modernizări, înnoiri și închideri/dezafectări, <b><u>prezentându-se în detaliu caracteristicile infrastructurii respective;</u></b></li><li data-bbox="483 1021 1375 1088">– Evoluția preconizată a cererii de servicii de transport feroviar;</li><li data-bbox="483 1111 1375 1223">– [...]Orientările <b><u>strategice</u></b> privind utilizarea capacităților de către statele membre, [...] <b><u>în cazul în care statele membre au furnizat astfel de orientări;</u></b></li><li data-bbox="483 1245 1375 1357">– Capacitățile alocate în acordurile-cadru și capacitățile <b><u>care pot fi</u></b> necesare pentru furnizarea de servicii de transport în cadrul contractelor de servicii publice;</li><li data-bbox="483 1379 1375 1491">– [...] <b><u>Informații privind disponibilitatea și utilizarea infrastructurii feroviare, inclusiv a infrastructurii</u></b> declarate foarte utilizată sau saturată;</li><li data-bbox="483 1514 1375 1603">– [...] <b><u>Lucrările de infrastructură planificate care conduc la</u></b> restricții de capacitate [...] <b><u>cu impact major.</u></b></li></ul>
Modelul de capacitate (Articolul 17)	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="483 1632 1375 1700">– Toate informațiile incluse în strategia privind capacitatea, actualizate și detaliate dacă este cazul</li><li data-bbox="483 1722 1375 1946">– [...] <b><u>Volumul total</u></b> al capacității disponibile, <b><u>inclusiv al capacității multirețea,</u></b> pentru solicitanți, pe <b><u>secțiuni de rețea, inclusiv volumul capacității disponibile pe segment al pieței transportului feroviar pentru diferite segmente ale serviciilor de transport feroviar</u></b> și/sau pe proces de alocare</li><li data-bbox="483 1968 1375 2002">– Volumul capacității [...] <b><u>rezervat pentru restricții de</u></b></li></ul>

	<p><b>capacitate care rezultă din</b> lucrări de infrastructură în funcție de impactul asupra <b>volumului estimat</b> [...] [...] al traficului, <b>astfel cum se prevede</b> în [...] <b>secțiunea 3 din anexa I.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Detaliu geografic: defalcare pe secțiuni de planificare corespunzătoare care să reflecte caracteristicile infrastructurii și ale cererii</li> <li>- Acoperire temporală: o perioadă de valabilitate a graficului de circulație</li> <li>- Detaliu temporal: cel puțin o prezentare generală anuală (restricții de capacitate) și una sau mai multe zile reprezentative (capacitățile disponibile pentru cereri)</li> </ul>
<p>Planul de furnizare a capacităților (Articolul 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toate informațiile incluse în modelul de capacitate, dacă este cazul actualizate <b>și detaliate</b></li> <li>- [...] <b>Capacitățile disponibile pentru alocare solicitanților pentru perioada de valabilitate a graficului de circulație la care se referă planul de furnizare a capacităților:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>(i) dacă este cazul, în temeiul articolului 18 alineatul (4) și în conformitate cu articolul 18 alineatele (4) și (5),</b> capacitățile planificate <b>în prealabil</b> disponibile pentru cereri, <b>inclusiv capacitatea multiretea,</b> definite sub formă de obiecte de capacitate <b>în conformitate cu articolul 18 alineatul (5);</b></li> <li><b>(ii) capacitățile care nu au fost planificate în prealabil de administratorul de infrastructură;</b></li> <li><b>(iii) capacitățile disponibile în infrastructurile de servicii menționate la articolul 29 alineatul (1).</b></li> </ul> </li> <li>- Capacitățile <b>care nu sunt disponibile pentru a fi alocate solicitanților:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>(i) restricțiile de capacitate,</b> definite sub formă de obiecte de capacitate, <b>inclusiv restricțiile de capacitate menționate în secțiunea 3 punctul 1 din prezenta anexă;</b></li> <li><b>(ii) capacitățile deja alocate prin acorduri-cadru în conformitate cu articolul 31 sau prin procesul de planificare continuă multianuală în conformitate cu articolul 33;</b></li> <li><b>(iii) capacitățile rezervate altor scopuri decât cele prevăzute la punctele (i) și (ii), care sunt indicate în mod clar de administratorul de</b></li> </ul> </li> </ul>

	<p style="text-align: center;"><b><u>infrastructură;</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b><u>(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.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Capacitățile alternative disponibile în timpul restricțiilor de capacitate</li> <li>– Capacitățile alternative disponibile în cazul perturbărilor rețelei</li> <li>– <b><u>Restricțiile aplicabile utilizării infrastructurii specializate menționate la articolul 24.</u></b></li> </ul>
--	---

## 2. CALENDARUL GESTIONĂRII STRATEGICE A CAPACITĂȚILOR MENȚIONATE LA ARTICOLELE 11, 16, 17 ȘI 18

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.

Administratorii de infrastructură pot stabili termene mai scurte. Aceste termene **mai scurte** [...] **sunt coordonate de către ENIM** și incluse în cadrul european pentru gestionarea capacităților menționat la articolul 6.

Consultarea părților interesate **cu privire la chestiuni europene și transfrontaliere** se desfășoară în conformitate cu articolul 54 și implică [...] **toate** părțile interesate operaționale[...]. Administratorii de infrastructură coordonează livrabilele în permanență [...] **în cadrul procesului de coordonare prevăzut la** articolul 53.

<b>Livrabil</b>	<b>Jalon</b>	<b>Termen (cel târziu)</b>
Strategia privind capacitatea (articolul 16)	[...] <b><u>Demararea etapei referitoare la</u></b> strategia privind capacitatea	X-60
	Prima consultare a părților interesate <b><u>operaționale</u></b>	X-58
	<b><u>Publicarea proiectului de strategie</u></b>	<b><u>X-39</u></b>
	[...] <b><u>A doua</u></b> consultare a părților interesate <b><u>operaționale cu privire la proiectul de strategie</u></b>	X[...]38
	Publicarea strategiei finale privind capacitatea în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-36
Modelul de capacitate	Începerea pregătirii	X-36

(Articolul 17)	[...] <b>Anunțurile privind nevoile de capacități ale</b> solicitanților și <b>ale potențialilor solicitanți și consultarea</b> părților interesate operaționale	X-24
	Publicarea proiectului de model de capacitate	X-21
	Coordonarea cu solicitanții și cu părțile interesate operaționale	X-19
	Publicarea modelului de capacitate final în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-18
Planul de furnizare a capacităților (Articolul 18)	Începerea pregătirii	X-18
	Consultarea solicitanților și a părților interesate operaționale	X-14
	Publicarea restricțiilor de capacitate menționate în secțiunea 3 punctul 1 din prezenta anexă	X-12
	Publicarea planului final de furnizare a capacităților în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-11
	Publicarea restricțiilor de capacitate menționate în secțiunea 3 punctul 5 din prezenta anexă	X-4
	Reorientarea capacităților rezervate pentru alocare prin intermediul graficului de circulație pentru alte procese de alocare	X-2
	Actualizarea planului de furnizare a capacităților pentru a reflecta eventualele modificări ale capacităților planificate în prealabil sau alocate	Până la X+12 fără întârziere
<p>Notă:</p> <p>1. „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.</p>		

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 16)	Publicarea proiectului de strategie [...]	X-38
	<b><u>Consultarea părților interesate operationale cu privire la proiectul de strategie</u></b>	<b><u>X-37</u></b>
	Publicarea strategiei finale privind capacitatea în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X-36

3. **CALENDARUL ȘI CERINTELE PENTRU COORDONAREA, CONSULTAREA ȘI PUBLICAREA RESTRICȚIILOR DE CAPACITATE CARE REZULTĂ DIN LUCRĂRILE DE INFRASTRUCTURĂ MENȚIONATE LA ARTICOLELE 10 ȘI 35**

0. **Restricțiile de capacitate se clasifică în funcție de durata lor exprimată ca număr de zile consecutive și de impactul lor asupra traficului (volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată care se anulează, se redirectionează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport) în conformitate cu tabelul următor.**

	<b><u>Durăță</u></b>	<b><u>Impact asupra traficului</u></b>
<b><u>Impact major</u></b>	<b><u>Mai mult de 30 de zile consecutive</u></b>	<b><u>Peste 50 %</u></b>
<b><u>Impact ridicat</u></b>	<b><u>Mai mult de 7 zile consecutive</u></b>	<b><u>Peste 30 %</u></b>
<b><u>Impact mediu</u></b>	<b><u>Cel mult 7 zile consecutive</u></b>	<b><u>Peste 50 %</u></b>
<b><u>Impact minor</u></b>	<b><u>Nespecificată</u></b>	<b><u>Peste 10 %</u></b>

- În ceea ce privește restricțiile [...] **de capacitate ale** liniilor de cale ferată din motive precum lucrările de infrastructură, inclusiv restricționările aferente ale vitezei, sarcina pe osie, lungimea trenului, tracțiunea sau gabaritul de liberă trecere („restricții de capacitate”), care au [...] **un impact ridicat sau major**, administratorii de infrastructură vizați publică, **în măsura în care sunt cunoscute**, toate restricțiile de capacitate și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitantii, mai întâi cu cel puțin 24 de luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză și, a doua oară, într-o formă actualizată, cu cel puțin 12 luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză. [...]
- În cadrul coordonării dintre administratorii de infrastructură [...], **acestia** discută [...] împreună cu solicitantii interesați și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză respectivele restricții de capacitate, atunci când acestea sunt publicate pentru prima dată, dacă impactul restricțiilor de capacitate nu se limitează la o singură rețea.

3. Atunci când se publică pentru prima oară restricțiile de capacitate în conformitate cu punctul 1, administratorul de infrastructură lansează o consultare cu solicitantii și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză privind restricțiile de capacitate. Atunci când, în conformitate cu punctul 4, este obligatorie o coordonare între prima și a doua publicare a restricțiilor de capacitate, [...] **administratorii de infrastructură care fac obiectul prezentului regulament** se consultă a doua oară cu solicitantii și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză, între sfârșitul respectivei coordonări 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 este limitat la o singură rețea, [...] **administratorii de infrastructură care fac obiectul prezentului regulament**, inclusiv administratorii de infrastructură care ar putea fi afectați de redirecționarea trenurilor, se coordonează în ceea ce privește restricțiile de capacitate care ar putea implica o anulare, o redirecționare a unei trase sau o înlocuire cu alte moduri.

Coordonarea de dinaintea celei de a doua publicări se încheie:

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

Entitățile care realizează coordonarea între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53 alineatul ([...]4) invită, dacă este necesar, solicitantii activi pe liniile în cauză și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză să se implice în această coordonare.

5. În ceea ce privește restricțiile de capacitate [...] **cu impact minor** care au loc în timpul următoarei perioade de valabilitate a graficului de circulație și de care administratorul de infrastructură ia cunoștință cel târziu cu 6 luni și 15 zile înainte de modificarea graficului de circulație, administratorul de infrastructură consultă solicitantii în cauză privind restricțiile de capacitate prevăzute 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 solicitantii 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 de volume 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 în conformitate cu punctul [...]2 din anexa IV[...].
7. [...] Administratorul de infrastructură poate decide să nu aplice perioadele prevăzute la punctele 1-5 dacă restricția de capacitate este necesară pentru restabilirea operațiunilor feroviare în condiții de siguranță, dacă calendarul restricțiilor se află în afara controlului administratorului de infrastructură, dacă aplicarea perioadelor respective ar fi inefficientă din punctul de vedere al costurilor sau ar dăuna inutil duratei de viață sau stării activelor sau dacă toți solicitantii în cauză sunt de acord. În cazurile respective și în cazul oricăror

alte restricții de capacitate care nu fac obiectul consultării în conformitate cu alte dispoziții ale prezentei anexe, administratorul de infrastructură consultă fără întârziere solicitanții și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză.

8. Informațiile care trebuie furnizate de administratorul de infrastructură atunci când acesta acționează în conformitate cu punctul 1, 5 sau 7 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 IV [...], 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 9 și 62.

9. 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 alternative de restricții de capacitate. Administratorul de infrastructură elaborează [...] alternativele **respective** pe baza contribuțiilor furnizate de solicitanți la momentul depunerii cererilor și împreună cu aceștia.

Pentru fiecare alternativă, 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 decide între alternativele de restricții de capacitate, administratorul de infrastructură consultă solicitanții interesați și ia în considerare impacturile diferitelor alternative asupra solicitanților și a utilizatorilor serviciilor respective.

Analiza restricțiilor de capacitate alternative cuprinde situații care privesc mai mulți administratori de infrastructură. În acest caz, administratorii de infrastructură coordonează planificarea alternativei restricției de capacitate în conformitate cu articolul 53.

10. În ceea ce privește restricțiile de capacitate [...] **cu impact major**, administratorul de infrastructură stabilește criteriile privind trenurile care ar trebui redirecționate în funcție de fiecare tip de serviciu, luând în considerare constrângerile de natură comercială și operațională ale solicitantului, cu excepția cazului în care respectivele constrângeri

operaționale sunt rezultatul deciziilor de gestiune sau organizaționale ale solicitantului, fără a compromite scopul 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.

11. ENIM publică informațiile solicitate la punctul 8 pe site-ul său.

12. [...]

#### 4. CALENDARUL ALOCĂRII CAPACITĂȚILOR PRIN PROCESUL DE ALOCARE ANUALĂ MENȚIONAT LA ARTICOLELE 32 ȘI 38

1. Administratorul infrastructurii și solicitanții respectă următorul calendar:

Jalon sau perioadă	Termen sau durată <sup>(1)</sup>
Perioada de valabilitate a graficului de circulație („perioadă a graficului de circulație”)	[...] <b><u>Începând de la miezul nopții din doua sâmbătă din luna decembrie și până la miezul nopții din a doua sâmbătă din luna decembrie a anului următor.</u></b>
Intrarea în vigoare a graficului de circulație	La miezul nopții în a doua sâmbătă din decembrie
Publicarea planului de furnizare a capacităților	În conformitate cu secțiunea 2 din prezenta anexă
Publicarea restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură	În conformitate cu secțiunile 2 și 3 din prezenta anexă
Termenul în care solicitanții trebuie să depună cereri de drepturi de capacitate	X-8,5
Pregătirea proiectului de grafic de circulație	X-6,5
Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților un proiect de ofertă de capacitate	
Finalizarea coordonării cu solicitanții	X-[...] <b><u>5,5</u></b>
Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților oferta de capacitate finală	X-[...] <b><u>4,5</u></b>
Publicarea graficului de circulație[...]	X-[...] <b><u>4,25</u></b>

Termenul pentru alocarea drepturilor de capacitate solicitanților de către administratorul de infrastructură	
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase	A se preciza [...] <b><u>de către administratorii de infrastructură ținând seama de</u></b> cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6
<p>Notă:</p> <p>(1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”).</p>	

[...]

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

**5. CALENDARUL ALOCĂRII CAPACITĂȚILOR PRIN ACORDURI-CADRU MENȚIONATĂ LA ARTICOLELE 31 ȘI 38**

Administratorul de infrastructură respectă următorul calendar:

Perioadă	Durată <sup>(1)</sup>
Perioada standard de valabilitate a acordurilor-cadru	5 ani
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase	Între X-8,5 și X-6,5 (împreună cu coordonarea în cadrul procesului de alocare anuală menționat în secțiunea 4)
<p>Notă:</p> <p>(1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.</p>	

**6. CALENDARUL PROCESULUI DE ALOCARE A CAPACITĂȚILOR PRIN PLANIFICARE CONTINUĂ MENȚIONAT LA ARTICOLELE 33 ȘI 38**

Administratorul de infrastructură și solicitanții respectă următorul calendar pe parcursul procesului de planificare continuă:

<b>Jalon sau perioadă</b>	<b>Termen sau durată<sup>(1)</sup></b>
Cel mai timpuriu moment în care solicitanții pot depune cereri de capacitate în cadrul procesului de alocare prin planificare continuă	Cu 4 luni înainte de prima cursă a trenului
Ultimul moment în care solicitanții pot depune cereri de capacitate în cadrul procesului de alocare prin planificare continuă	Cu 1 lună înainte de prima cursă a trenului
Durata maximă a drepturilor de capacitate acordate în cadrul procesului de alocare 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 33 alineatul (2) litera (a)	Între X-8,5 și X-6,5 (împreună cu coordonarea în cadrul procesului de alocare anuală menționat în secțiunea 4)
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase pentru drepturile de capacitate acordate în conformitate cu articolul 33 alineatul (2) litera (b)	A se preciza de către administratorii de infrastructură ținând seama de cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6
<b><u>Perioada maximă în care administratorii de infrastructură pot să pregătească o ofertă de drepturi de capacitate în cadrul procesului de planificare continuă</u></b>	<b><u>15 zile</u></b>
<p>Notă:</p> <p>(1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.</p>	

4. [...]

#### **7. CALENDARUL ALOCĂRII CAPACITĂȚILOR PRIN PROCESUL AD-HOC MENȚIONAT LA ARTICOLELE 34 ȘI 38**

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

<b>Perioadă</b>	<b>Durăță</b>
Perioada maximă în care administratorii de infrastructură pot să pregătească o ofertă de drepturi de capacitate referitoare la o singură rețea	[...] <b><u>5 zile</u></b>
Perioada maximă în care administratorii de infrastructură pot să pregătească o ofertă de drepturi de capacitate multirețea	[...] <b><u>8 zile</u></b>

**8. CALENDARUL MODIFICĂRILOR ADUSE CAPACITĂȚILOR ALOCATE MENȚIONATE LA ARTICOLUL 39**

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

<b>Jalon sau perioadă</b>	<b>Termen sau durată</b>
Timpul maxim de care dispune administratorul de infrastructură pentru a oferi un drept de capacitate alternativ care implică o singură rețea	[...] <b><u>5 zile</u></b>
Timpul maxim de care dispun administratorii de infrastructură în cauză pentru a oferi un drept de capacitate alternativ multirețea	[...] <b><u>8 zile</u></b>

## ANEXA II

[...]

### Praguri pentru declararea infrastructurii ca fiind foarte utilizată și saturată, astfel cum se menționează la articolul 21

1. [...][...]

Utilizare	Clasificare	Gradul de utilizare a capacității	Perioada de referință
Trafic eterogen	Foarte utilizată	> [...] <b>85</b> % din capacitatea teoretică	Mai mult de 4 ore în peste 200 de zile pe an
Trafic eterogen	Saturată	> 95 % din capacitatea teoretică	Mai mult de 4 ore în peste 250 de zile pe an
Trafic omogen	Foarte utilizată	> [...] <b>90</b> % din capacitatea teoretică	Mai mult de 4 ore în peste 200 de zile pe an
Trafic omogen	Saturată	> 95 % din capacitatea teoretică	Mai mult de 4 ore în peste 250 de zile pe an

[...]

### Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de metoda menționată la articolul 21 alineatul (1a) pentru a determina utilizarea capacităților de infrastructură feroviară.

„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.

2. [...]

### ANEXA III

## CONTINUTUL CADRULUI EUROPEAN DE GESTIONARE A CAPACITĂȚILOR MENȚIONAT LA ARTICOLUL 6

Cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:

<b>Element</b>	<b>Referință (referințe)</b>
[...]	[...]
Tipurile și descrierea serviciilor de transport feroviar care trebuie utilizate în scopul planificării strategice a capacităților de infrastructură feroviară.	Articolul 12 alineatul (2)
Principii, proceduri și metodologii comune pentru planificarea strategică a capacităților, inclusiv pentru coordonarea între administratorii de infrastructură și pentru consultarea părților interesate[...], <b><u>inclusiv pentru anunțurile privind nevoile de capacități.</u></b>	Articolul 12 <b><u>alineatele (4) și (9)</u></b> , articolul 13, articolul 14, <b><u>articolul 17 alineatul (1) și articolul 54</u></b>
<b><u>Orientări care stabilesc procedurile și metodologiile care trebuie utilizate pentru analiza pieței transporturilor</u></b>	<b><u>Articolul 15 alineatul (3)</u></b>
Mijloace de publicare a planului de furnizare a capacităților și a procesului de consultare a solicitanților	Articolul 18 alineatul (10)
Norme și proceduri pentru alocarea capacităților planificate în prealabil incluse în planul de furnizare a capacităților.	Articolul 20 alineatul (3)
<b><u>Metodă comună privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară</u></b>	<b><u>Articolul 21 alineatul (1a)</u></b>
Caracteristicile specificațiilor de capacitate	Articolul 26 alineatul (1)
Intervale pentru cotele prag aplicabile anulării drepturilor de capacitate neutilizate	Articolul 27 alineatul (6)
Proceduri și metode de coordonare a alocării drepturilor de capacitate multireșea, inclusiv cerințele minime de calitate.	Articolul 28 alineatul (5)
Orientări privind <b><u>definirea</u></b> limitelor referitoare la diferențele dintre cererile de capacitate ale solicitanților și capacitățile de infrastructură propuse de administratorii de infrastructură în cadrul procesului de soluționare consensuală a conflictelor.	Articolul 36 alineatul (2)
<b><u>Orientări pentru mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor în cazul conflictelor care includ cel puțin o cerere</u></b>	<b><u>Articolul 36 alineatul (8)</u></b>

<b><u>de capacitate multiretea</u></b>	
<b><u>Proceduri și metodologii de soluționare a conflictelor privind capacitățile de infrastructură pe baza unor criterii socioeconomice și de mediu.</u></b>	<b><u>Articolul 37 alineatul (1b)</u></b>
Proceduri de gestionare a modificărilor drepturilor de capacitate după alocare.	Articolul 39 alineatul (8)
[...] <b><u>Orientări pentru definirea condițiilor</u></b> care conduc la [...] <b><u>penalități</u></b> pentru modificări ale drepturilor de capacitate.	Articolul 40 alineatul (3)
[...]	[...]

## ANEXA IV

### 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 disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta. Această secțiune se referă la informațiile disponibile în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.
- (2) O secțiune asupra principiilor și criteriilor pentru gestionarea capacităților. Aceasta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru întreprinderile feroviare și orice restricții în legătură cu utilizarea lor, inclusiv cerințele de capacitate probabile pentru întreținere. De asemenea, specifică procedurile și termenele 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 capacități**;
  - (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 sunt 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 36, inclusiv sistemul de soluționare a conflictelor pus la dispoziție în cadrul acestui proces și mecanismul oficial de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37;
  - (f) structura și nivelul [...] **penalităților** pentru modificări ale drepturilor de capacitate;
  - (g) procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este foarte utilizată sau saturată;
  - (h) detalii asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii;
  - (i) o explicație pentru orice abatere de la cadrul european menționat la articolul 6.
- (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 Directiva (UE) 2016/797, Directiva (UE) 2016/798 și Directiva 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 44.
- (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 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 50.

## ANEXA V

### CONTINUTUL CADRULUI EUROPEAN DE COORDONARE TRANSFRONTALIERĂ A GESTIONĂRII TRAFICULUI, A GESTIONĂRII PERTURBĂRIILOR ȘI A GESTIONĂRII CRIZELOR MENTIONAT LA ARTICOLUL 44

Cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, perturbărilor și crizelor trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:

<b>Element</b>	<b>Referință (referințe)</b>
Principii comune pentru gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor de care trebuie să țină seama administratorii de infrastructură atunci când stabilesc norme și proceduri pentru gestionarea traficului.	Articolul 43
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 42, articolul 43, articolul <b>44 alineatul (2), articolul 45</b> și articolul 46[...]
Norme și proceduri comune pentru gestionarea și alocarea capacităților în caz de perturbări ale rețelei și de situații de criză.	Articolul 41 <b>alineatele (1) și (2)</b>
Definirea responsabilităților părților interesate operaționale implicate în gestionarea traficului transfrontalier, pe baza unui set de proceduri operaționale, jaloane și interfețe convenite.	Articolul 45
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 45 și articolul [...] <sup>62</sup>
[...]	[...]
[...] <b><u>Metodă comună de estimare a condițiilor privind durata și a impactului probabil asupra traficului, precum și a conținutului raportului privind incidentul al coordonatorului rețelei</u></b>	[...] Articolul 47 <b><u>alineatul (5a)</u></b>
[...] <b><u>Orientări vizând asigurarea unei consultări adecvate periodice a părților interesate cu privire la aspecte europene și transfrontaliere</u></b>	Articolul [...] <sup>54</sup> <b><u>alineatul (1)</u></b>

## ANEXA VI

### Perturbările rețelei menționate la articolul 46

<b>Tipul de incident</b>	<b>Durata probabilă estimată</b>	<b>Impactul probabil estimat</b>
Perturbarea rețelei	Revenirea la nivelurile anterioare incidentului ale capacităților disponibile pentru utilizarea trenurilor necesită trei zile sau mai mult	– Cel puțin 50 % din trenurile de pe tronsonul afectat care circulă pe o singură rețea necesită un tratament operațional – 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
Perturbarea mai multor rețele	Revenirea la nivelurile anterioare incidentului ale capacităților disponibile pentru utilizarea trenurilor necesită trei zile sau mai mult	– 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

Condițiile privind durata și impactul probabil asupra traficului sunt cumulative.

## ANEXA VII

[...]

### CONTINUTUL CADRULUI EUROPEAN DE EVALUARE A PERFORMANTEI MENTIONAT LA ARTICOLUL 50

<b>Domeniu de performanță</b>	<b>Aspecte relevante (orientativ)</b>
Infrastructură și echipamente	<ul style="list-style-type: none"><li>– Capacitățile și capabilitățile infrastructurii fizice și ale echipamentelor acestora, inclusiv implementarea standardelor TEN-T</li><li>– Reduceri ale capacităților de infrastructură sau ale capabilităților ca urmare a amânării reînnoirii, întreținerii sau reparării infrastructurii</li></ul>
Capacități de infrastructură	<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, capacitate neutilizată pentru a ține seama de creșterea traficului</li><li>– Coerența dintre capacitățile disponibile (planificate sau neplanificate) și nevoile pieței, <b><u>la nivelul unei singure rețele și la nivelul mai multor rețele</u></b></li><li>– Stabilitatea ofertei de capacitate, în special în ceea ce privește lucrările de infrastructură</li><li>– Infrastructură saturată</li><li>– Timpul planificat de staționare a trenurilor în gările 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>– Anularea trenurilor</li><li>– Timpul efectiv de staționare a trenurilor în gările de frontieră</li></ul>
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 din punctul de vedere al întârzierilor și al anularilor</li><li>– Impactul perturbărilor asupra operatorilor de servicii de transport feroviar și asupra clienților acestora</li></ul>

	– Probleme specifice întâlnite (calitativ)
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</li> <li>– Alinierea la arhitectura europeană dezvoltată în cadrul [...] <b><u>întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei</u></b> 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>

## ANEXA VIII

### Informațiile care trebuie furnizate părților interesate operaționale menționate la articolul 48

Următoarele informații, furnizate, **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) nr. 1305/2014 al Comisiei și Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei, astfel cum au fost modificate]**, se [...] **furnizează în temeiul** articolului 48:

#### Informații furnizate de administratorul de infrastructură

- Număr [...]tren
- Raportarea trenurilor
- **Alocarea traselor**
- **Informații privind circulația trenului și previziuni privind circulația trenului**
- **Informații privind perturbarea serviciului**
- **Schimb de date pentru îmbunătățirea calității**

#### Informații furnizate de alte părți interesate operaționale:

- Date privind scrisoarea de trăsură
- Cererea de trasă[...]
- Pregătirea trenului
- Informații privind circulația trenului și previziuni privind circulația trenului
- Informații privind perturbarea 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 IX [...]**

[...]

[...]

## ANEXA X

### Tabele de corespondență

#### 1. TABEL DE CORESPONDENȚĂ PENTRU DISPOZIȚIILE ELIMINATE DIN DIRECTIVA 2012/34/UE

<b>Directiva 2012/34/UE</b>	<b>Prezentul regulament</b>
Articolul 2 alineatul (6)	Articolul [...] <b>38</b> alineatul (2)
Articolul 3 punctul 20	Articolul 21 <b>și anexa II</b>
Articolul 3 punctul 22	[...] <b>Articolele 36 și 37</b>
Articolul 3 punctul 23	<b>Articolul 4 punctul 5 și</b> articolul 31
Articolul 3 punctul 27	Articolul 4 punctul 8
Articolul 3 punctul 28	Articolul 4 punctul 13
Articolul 7b alineatul (1)	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 7b alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 7b alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (3) și articolul 2 alineatul (3) litera (b)
Articolul 36	Articolul 40
Articolul 38 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1) al doilea paragraf și articolul 26 alineatul (6)
Articolul 38 alineatul (2)	Articolul 26 alineatul (3)
Articolul 38 alineatul (3)	Articolul 26 alineatul (4)
Articolul 38 alineatul (4)	Articolul 26 alineatul ([...] <b>7</b> )
Articolul 39 alineatul (1)	Articolul 11 alineatul (3)
Articolul 39 alineatul (2)	Articolul [...]3 alineatul <b>(1a)</b>
Articolul 40 alineatul (1)	Articolul 14[...], <b>articolul 28</b> și articolul [...] <b>53</b>
Articolul 40 alineatul (2)	Articolul 55 alineatul (7), articolul 57 alineatul (2), articolul 63 alineatul (1), [...] articolul 64 alineatele (1) și (7)
Articolul 40 alineatul (3)	Articolul 55 [...]alineatele (2[...]) și ([...] <b>5</b> )
Articolul 40 alineatul (4)	Articolul 57 alineatul (1)
Articolul 40 alineatul (5)	

Articolul 41 alineatul (1)	Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 41 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (2)
Articolul 41 alineatul (3)	Articolul 7 alineatul (3)
Articolul 42 alineatul (1)	Articolul 31 alineatul (1)
Articolul 42 alineatul (2)	Articolul 31 alineatul (4)
Articolul 42 alineatul (3)	Articolul 31 alineatul (5)
Articolul 42 alineatul (4)	Articolul 31 alineatul (5)[...]
Articolul 42 alineatul (5)	Articolul 31 alineatul (7) și anexa I secțiunea 5
Articolul 42 alineatul (6)	Articolul 31 alineatul (8)
Articolul 42 alineatul (7)	Articolul 31 alineatul (10)
Articolul 42 alineatul (8)	Articolul 31 alineatul (11)
Articolul 43 alineatul (1)	Articolul 38 alineatul (1), articolul 32 alineatele (6), (7) și (8[...]), articolul 33 alineatele (1) și (2) <b>și anexa I secțiunile 2, 4, 5, 6 și 7</b>
Articolul 43 alineatul (2)	Articolul 10 alineatul (8), articolul 11 alineatul (2), articolul 21 alineatul (9), articolul 38 alineatul (3) și articolul 39 alineatul (9)
Articolul 43 alineatul (3)	[...]
Articolul 44 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1)
Articolul 44 alineatul (2)	Articolul 32 alineatele (7) și [...](8)
Articolul 44 alineatul (3)	Articolul 31 alineatul (2)
Articolul 44 alineatul (4)	Articolul 28 <b>și articolul 62 alineatul (5)</b>
Articolul 45 alineatul (1)	Articolul 32 alineatul (2)
Articolul 45 alineatul (2)	Articolul [...] <b>25</b>
Articolul 45 alineatul (3)	Articolul 32 alineatul (10)
Articolul 45 alineatul (4)	Articolul 32 alineatul (11)
Articolul 46 alineatul (1)	Articolul 8 <b>alineatele (2a) și (3[...])</b> , articolul 20 alineatul (3)[...] <b>și</b> articolul [...] <b>36 alineatul (1)</b>
Articolul 46 alineatul (2)	Articolul 36 alineatul (2)
Articolul 46 alineatul (3)	Articolul 36 alineatul (3)

Articolul 46 alineatul (4)	Articolul 36 alineatul (4)
Articolul 46 alineatul (5)	Articolul 36 alineatul ([...]2)
Articolul 46 alineatul (6)	Articolul [...]37
Articolul 47 alineatul (1)	Articolul 21 alineatul (1) <b><u>și anexa II</u></b>
Articolul 47 alineatul (2)	Articolul 21 alineatul (4)
Articolul 47 alineatul (3)	Articolul 21 alineatul ([...]6), articolul 25 alineatul (1)
Articolul 47 alineatul (4)	Articolul 8 alineatele (1[...]) <b><u>și</u></b> (2[...]) și articolul 11 alineatul (3)
Articolul 47 alineatul (5)	Articolul 8 alineatul (1) și [...] <b><u>articolul 33</u></b>
Articolul 47 alineatul (6)	Articolul 21 alineatul (6)
Articolul 48 alineatul (1)	Articolul 34 alineatul (1)
Articolul 48 alineatul (2)	Articolul 18 alineatul (4)
Articolul 49 alineatul (1)	Articolul 24 alineatul (1)
Articolul 49 alineatul (2)	Articolul 24 alineatul (2)
Articolul 49 alineatul (3)	Articolul 24 alineatul (3)
Articolul 50 alineatul (1)	Articolul 22 alineatul (1)
Articolul 50 alineatul (2)	Articolul 22 alineatul (2)
Articolul 50 alineatul (3)	Articolul 22 alineatul (1)
Articolul 51 alineatul (1)	Articolul 23 alineatul (1)
Articolul 51 alineatul (2)	Articolul 23 alineatele (1) și (2)
Articolul 51 alineatul (3)	Articolul 23 alineatul (4)
Articolul 51 alineatul (4)	Articolul 23 alineatul (5)
Articolul 52 alineatul (1)	Articolul 12 alineatul (8)
Articolul 52 alineatul (2)	Articolul 27 alineatul (6)
Articolul 53 alineatul (1)	Articolul 35 alineatul (1)
Articolul 53 alineatul (2)	Articolul 10 alineatele (2) și (4) și articolul 35 alineatul (4)

Articolul 53 alineatul (3)	Articolul 9 alineatul (1)
Articolul 54 alineatul (1)	Articolul 43 alineatul (3)
Articolul 54 alineatul (2)	Articolul 43 alineatul (5)
Articolul 54 alineatul (3)	Articolul 43 alineatul (6)

## 2. TABEL DE CORESPONDENȚĂ PENTRU REGULAMENTUL (UE) NR. 913/2010

<b>Regulamentul (UE) nr. 913/2010</b>	<b>Prezentul regulament</b>
Articolele 1-7	
Articolul 8	Articolul 55 alineatele (1)-(4), (6), (7) și (8), articolul 56 alineatul (1) literele (a)-(c) și (f) și articolul 56 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 14 alineatul (1), articolul 22 alineatele (3) și (4), articolul 23 alineatul (3) și articolul 57
Articolul 9 alineatul (1) literele (a), (c), (d) și (e) și articolul 9 alineatele (2), (3), (4) și (5)	
Articolul 9 alineatul (1) litera (b)	Articolul 15 și articolul 22 alineatele (3) și (4)
Articolul 10	
Articolul 11	Articolul 55 alineatele (1)-(4), (6), (7) și (8)
Articolele 12-18	
Articolul 19	Articolul 49 și articolul [...] <b><u>65 alineatele (7) și (8)</u></b>
Articolele 20-25	