

Bruxelles, 13 iulie 2023
(OR. en)

11718/23

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

**TRANS 305
CODEC 1346**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	12 iulie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 443 final
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

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 443 final.

Anexă: COM(2023) 443 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Strasbourg, 11.7.2023
COM(2023) 443 final

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)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Transportul feroviar este un mod de transport prietenos cu mediul. În 2020, transportul feroviar a reprezentat 5,1 % din transportul de călători între țările UE și 11,5 % din transportul de mărfuri între țările UE, dar doar 0,4 % din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi în UE. Acest lucru se datorează faptului că transportul feroviar este atât de eficient din punct de vedere energetic – reprezentând doar 1,9 % din consumul de energie al transporturilor – și că cea mai mare parte a traficului feroviar se desfășoară pe linii electrificate. Transportul feroviar este atât de prietenos cu mediul și prezintă atât de multe alte beneficii, cum ar fi nivelul său ridicat de siguranță, încât politica UE l-a promovat în mod constant.

Prezenta propunere este o acțiune-cheie a Pactului verde european și a Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă. Obiectivul său principal este de a stabili un cadru care să permită o gestionare mai eficientă a capacităților de infrastructură feroviară și a traficului, îmbunătățind astfel calitatea serviciilor și permițând un trafic mai mare în rețeaua feroviară. Atingerea acestui obiectiv este esențială pentru a se asigura că sectorul transporturilor contribuie la decarbonizare.

Pentru a garanta nivelul ridicat de coordonare necesar pentru exploatarea în condiții de siguranță și utilizarea eficientă a rețelei, traficul feroviar și capacitățile trebuie să fie gestionate în mod eficace de către administratorii de infrastructură. Acest lucru se realizează în principal la nivelul rețelelor naționale. În același timp, serviciile de transport feroviar transfrontalier necesită o mai bună coordonare între rețele decât în prezent. În acest scop, propunerea va stabili mecanisme de coordonare între administratorii de infrastructură naționali și alte persoane implicate în operarea serviciilor feroviare transfrontaliere. Propunerea va permite alocarea mai eficace a capacităților de infrastructură feroviară, prin introducerea flexibilității în acest proces și acordarea unui rol mai important administratorilor de infrastructură în determinarea necesităților de transport. De exemplu, administratorii de infrastructură vor putea să rezerve o parte din capacitate pentru alocare ulterioară. Acest lucru va aduce beneficii serviciilor de transport feroviar de marfă, care nu pot fi întotdeauna programate cu suficient timp înainte pentru a se încadra în graficul de circulație anual planificat. Propunerea va introduce stimulente pentru ca atât administratorii de infrastructură, cât și întreprinderile feroviare să își onoreze angajamentele legate de capacitate și să evite schimbările în termen scurt, care în caz contrar ar avea repercusiuni negative asupra altor utilizatori ai rețelei. Digitalizarea proceselor legate de capacitate va contribui la eficientizarea serviciilor și la îmbunătățirea calității acestora. De asemenea, aceasta le va oferi administratorilor de infrastructură instrumentele necesare pentru a putea face față unor evenimente neprevăzute. Propunerea vizează asigurarea faptului că procesul de digitalizare în toate statele membre este coerent și are ca rezultat o mai bună coordonare a serviciilor de transport feroviar în întreaga UE.

• Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat

Propunerea modifică normele privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și a traficului, monitorizarea performanței transportului feroviar, coordonarea părților interesate și alocarea de capacități traficului feroviar ca parte a unui lanț de transport intermodal. Prin urmare, aceasta se axează pe piața feroviară și pe operațiunile feroviare, reglementate de

Directiva 2012/34/UE. Propunerea abordează un aspect esențial al operațiunilor feroviare: planificarea și alocarea capacităților de infrastructură feroviară, reglementate în prezent de două texte juridice, Directiva 2012/34/UE și Regulamentul (UE) nr. 913/2010. Propunerea prevede, de asemenea, o mai bună coordonare a serviciilor de transport feroviar în întreaga UE și o supraveghere reglementară adecvată. Aceasta este în conformitate cu principiile importante prevăzute în Directiva 2012/34/UE, cum ar fi independența administratorilor de infrastructură feroviară, separarea administrării infrastructurii de furnizarea serviciilor de transport feroviar, facilitarea accesului nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la infrastructurile de servicii de transport feroviar, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și monitorizarea pieței feroviare. Propunerea va abroga și va înlocui Regulamentul (UE) nr. 913/2010 și va muta dispozițiile relevante privind gestionarea capacităților din Directiva 2012/34/UE în noul regulament.

Aspectele legate de planificarea infrastructurii de transport care intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 913/2010 au fost încorporate în propunerea Comisiei de revizuire a Regulamentului TEN-T, publicată în 2021.

Propunerea completează mai multe aspecte ale politicii UE în domeniul feroviar și al transporturilor. Printre acestea se numără politica pieței feroviare prevăzută în Directiva 2012/34/UE și orientările comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare, politica privind infrastructura de transport bazată pe Regulamentul TEN-T, interoperabilitatea feroviară prevăzută în Directiva privind interoperabilitatea și specificațiile tehnice relevante de interoperabilitate pentru transportul feroviar, precum și politica de transport intermodal pusă în aplicare prin Directiva privind transporturile combinate și alte instrumente.

- Coerența cu alte politici ale Uniunii

Comunicarea Comisiei intitulată „Pactul verde european” a confirmat obiectivul UE de a atinge neutralitatea climatică până în 2050 și necesitatea de a reduce emisiile generate de transporturi cu 90 % până în 2050. Aceasta a solicitat adoptarea unor măsuri mai ferme pentru a stimula utilizarea transportului multimodal și transferarea unei părți substanțiale din transportul intern de mărfuri efectuat în prezent în proporție de 75 % pe cale rutieră către calea ferată și către căile navigabile interioare, recunoscând că în acest sens „vor trebui adoptate măsuri pentru a asigura o mai bună administrare a căilor ferate [...] și o sporire a capacității acestora”. Etapele principale ale Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă au inclus o creștere cu 50 % a traficului feroviar de marfă până în 2030 și o creștere de 100 % până în 2050, precum și dublarea traficului de călători de mare viteză până în 2030 și triplarea acestuia până în 2050. Strategia a menționat necesitatea de a consolida coordonarea și cooperarea transfrontalieră între administratorii de infrastructură feroviară, de a gestiona mai bine rețeaua feroviară în ansamblu și de a utiliza noile tehnologii pentru a stimula transportul feroviar de marfă. În cadrul strategiei, Comisia a anunțat că va propune norme revizuite privind alocarea capacităților feroviare, în conformitate cu inițiativele în curs din sectorul feroviar. În Planul de acțiune pentru stimularea transportului feroviar transfrontalier de călători de lung parcurs, Comisia și-a prezentat mai în detaliu intențiile, anunțând că va lucra la o inițiativă de îmbunătățire a alocării capacităților și a proceselor de gestionare a traficului, în vederea unei mai bune coordonări a alocării capacităților în cadrul sistemului feroviar în ansamblu, care să acopere atât serviciile de transport de călători, cât și serviciile de transport de marfă.

Inițiativa contribuie, de asemenea, la realizarea obiectivului de dezvoltare durabilă nr. 13 („Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului

acestora”), deoarece o mai bună gestionare a capacităților va stimula dezvoltarea serviciilor de transport feroviar și va permite o mai bună adaptare a acestora la nevoile clienților. Acest lucru va spori disponibilitatea și utilizarea transportului feroviar ca mod de transport prietenos cu mediul.

Prezenta propunere legislativă face parte din pachetul privind înverzirea transportului de mărfuri de propuneri care vizează mai multe moduri de transport. Pachetul respectiv este un livrabil semnificativ al Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă și face parte din programul de lucru al Comisiei pentru 2023. Scopul său este de a promova decarbonizarea transportului de mărfuri, de a promova transportul intermodal și de a finaliza spațiul feroviar unic european. Pe lângă prezenta propunere, acesta mai cuprinde:

- revizuirea Directivei privind transporturile combinate (Directiva 92/106/CEE a Consiliului),
- revizuirea Directivei privind greutatea și dimensiunile (Directiva 96/53/CE a Consiliului),
- propunerea „CountEmissions EU” privind măsurarea armonizată a emisiilor generate de transporturi.

Măsurile introduse prin prezenta propunere legislativă vor completa îmbunătățirile privind capacitatea infrastructurii feroviare avute în vedere de propunerea de revizuire a Regulamentului TEN-T. Revizuirea include completarea legăturilor lipsă din rețeaua feroviară TEN-T, accelerarea implementării Sistemului european de management al traficului feroviar și adăugarea unor cerințe privind infrastructura feroviară pentru transportul intermodal. În paralel, vor continua să fie puse în aplicare acțiuni de eliminare a barierelor din calea interoperabilității ca parte a pilonului tehnic al spațiului feroviar unic european.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temeiul juridic

Temeiul juridic al propunerii este articolul 91 din Tratatul privind funcționarea UE (TFUE). Transporturile reprezintă o politică de competențe partajate. Aceasta înseamnă că UE și statele sale membre pot să legifereze și să adopte acte obligatorii din punct de vedere juridic în domeniul transporturilor. Statele membre își exercită competențele proprii în cazul în care UE nu le exercită sau a decis să nu le exercite.

• Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)

UE a adoptat deja acte legislative privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și gestionarea traficului feroviar – Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european (în special capitolul IV) și Regulamentul (UE) nr. 913/2010 privind coridoarele de transport feroviar de marfă (în special capitolul IV). Acest lucru reflectă obiectivul politic de a crea un spațiu feroviar unic european, în care întreprinderile feroviare să poată furniza servicii de transport, inclusiv servicii transfrontaliere, într-o rețea din ce în ce mai integrată și interoperabilă.

Acțiunea UE este necesară pentru a elimina obstacolele din legislația UE care împiedică punerea în aplicare a inițiativelor sectoriale de modernizare a gestionării capacităților. Stimulentele și sistemele de îmbunătățire a performanțelor ar putea, în principiu, să fie reproiectate la nivel național, dar nu ar avea posibilitatea de a aborda problemele transfrontaliere. O coordonare internațională mai eficientă nu poate fi realizată fără drepturi și obligații legale clare, care trebuie armonizate, cel puțin într-o anumită măsură, în întreaga UE.

În cele din urmă, dacă nu este abordată la nivelul UE, lipsa de armonizare/interoperabilitate a instrumentelor digitale ar putea duce la implementarea unor sisteme divergente și incompatibile în diferite state membre.

Acțiunea UE va permite instituirea unor instrumente eficace și eficiente pentru a coordona planificarea strategică a capacităților de infrastructură, pentru a aborda eventualele lacune din mandatul organismelor de reglementare în ceea ce privește traficul feroviar transfrontalier și pentru a introduce norme armonizate care să stimuleze reducerea anulărilor și a modificărilor în ceea ce privește cererile de capacitate.

- **Proportionalitatea**

Intervenția abordează deficiențele normelor UE de gestionare a capacităților, identificate în evaluarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 privind coridoarele de transport feroviar de marfă [„Regulamentul RFC” (*rail freight corridors* – coridoare de transport feroviar de marfă)]. Acestea pot fi abordate numai la nivelul UE. Opțiunile de politică abordează aspecte legate de coordonarea transfrontalieră pentru gestionarea capacităților și a traficului, de lucrările de infrastructură și de sistemele de îmbunătățire a performanțelor care afectează traficul transfrontalier și, prin urmare, nu pot fi abordate la nivel național sau bilateral, precum și de supravegherea reglementară a acestora. Regulamentul propus va consolida coordonarea transfrontalieră, atât pentru administratorii de infrastructură, cât și pentru organismele de reglementare din domeniul feroviar, dar lasă responsabilitatea alocării capacităților în sarcina administratorilor naționali de infrastructură. Opțiunile mai radicale, care ar fi inclus centralizarea unor părți din procesul de gestionare a capacităților, au fost respinse în cadrul evaluării impactului.

- **Alegerea instrumentului**

Scopul propunerii legislative este de a îmbunătăți cadrul existent de alocare a capacităților feroviare și de a introduce noi norme și proceduri privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și gestionarea traficului feroviar pentru serviciile de transport feroviar intern și internațional, inclusiv gestionarea crizelor și managementul performanței. În acest scop, propunerea legislativă va abroga Regulamentul RFC și dispozițiile Directivei 2012/34/UE referitoare la alocarea capacităților de infrastructură feroviară¹. Normele și procedurile revizuite care reglementează gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și gestionarea traficului feroviar vor fi introduse sub forma unui regulament.

Prin stabilirea unui cadru armonizat și direct aplicabil pentru gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și a traficului feroviar, un regulament reprezintă o modalitate mai bună de a atinge obiectivele inițiativei decât o directivă. Regulamentul va elimina diferențele dintre normele și practicile naționale care împiedică în prezent utilizarea eficientă a capacităților de infrastructură feroviară, în special pe liniile transfrontaliere. Acesta va asigura, de asemenea, punerea în aplicare uniformă a noilor măsuri prevăzute în propunere în spațiul feroviar unic european. Acest lucru este deosebit de important și relevant, deoarece serviciile de transport feroviar transfrontalier (în special transportul feroviar de marfă) au de suferit din cauza unui nivel scăzut de fiabilitate, punctualitate și previzibilitate.

¹ În special capitolul IV secțiunea 3 din Directiva 2012/34/UE.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

În 2018, Comisia a elaborat un raport privind aplicarea Regulamentului RFC², urmat, în 2021, de o evaluare³.

Concluziile generale ale evaluării arată că structurile coridoarelor au fost utilizate la un nivel scăzut și că gestionarea separată a capacităților pe coridoarele de transport feroviar de marfă și în restul rețelei nu este eficientă. În ansamblu, evaluarea a concluzionat că, în general, obiectivele Regulamentului RFC nu au fost atinse.

În cadrul evaluării au fost identificate patru deficiențe majore în Regulamentul RFC și în aplicarea acestuia.

În primul rând, utilizarea ghișeelor unice și a traselor prestabilite a fost mai mică decât se preconizase. Abordarea de tip „ghișeu unic” nu a reușit să producă rezultate, deoarece a restrâns accentul coordonării la coridoarele individuale, în locul aplicării la întreaga rețea feroviară. Aceasta a însemnat că operatorii de servicii de transport de marfă trebuiau în continuare să interacționeze cu administratorii individuali de infrastructură dacă doreau să obțină o trasă care să includă părți din afara liniilor de coridor. În consecință, în loc să simplifice procesul, ghișeele unice au constituit un nivel administrativ suplimentar.

În al doilea rând, Regulamentul RFC nu a abordat necesitatea de a armoniza instrumentele și procedurile utilizate la nivel național pentru gestionarea capacităților de infrastructură feroviară. Acest lucru ar fi contribuit la îmbunătățirea gestionării capacităților de infrastructură pentru transportul feroviar transfrontalier de marfă. Regulamentul RFC nu a prevăzut utilizarea unor instrumente digitale specifice, iar sistemul de coordonare a trasei aplicațiilor, dezvoltat de părțile interesate din sectorul feroviar și introdus pentru a sprijini coordonarea între solicitanții de capacități de infrastructură feroviară și ghișeele unice, a oferit o soluție incompletă.

În al treilea rând, părțile interesate nu au monitorizat atent performanța serviciilor de transport feroviar de marfă pentru a elabora și a pune în aplicare planuri eficiente de îmbunătățire a performanței. Regulamentul RFC a introdus în mod explicit monitorizarea performanței ca sarcină pentru consiliile de administrație ale coridoarelor de transport de marfă, dar evaluarea a arătat că o serie de aspecte importante, cum ar fi punctualitatea de la expeditor la destinatar („door-to-door”), au fost neglijate în monitorizarea performanței.

În cele din urmă, s-au înregistrat progrese reduse în ceea ce privește îmbunătățirea gestionării traficului și a coordonării cu terminalele de marfă. Pentru a încărca și a descărca mărfuri, trenurile de marfă au nevoie de capacitate la instalațiile desemnate numite terminale. O problemă majoră este lipsa de coordonare și de aliniere între capacitatea disponibilă în rețeaua feroviară și disponibilitatea capacității la terminale. Pentru a aborda acest aspect, Regulamentul RFC a introdus un grup consultativ al operatorilor de terminale în cadrul consiliilor de administrație ale coridoarelor și a prevăzut elaborarea și punerea în aplicare a

² COM(2018) 189 final din 16 aprilie 2018. Raportul a fost precedat de un raport al Curții de Conturi Europene (Curtea de Conturi Europeană, Transportul feroviar de marfă nu este încă pe calea cea bună, Raportul special nr. 8, Luxemburg, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2016).

³ SWD(2021) 134 final din 2 iunie 2021.

unor proceduri pentru coordonarea capacităților între terminale și rețeaua feroviară. Cu toate acestea, se pare că operatorii de terminale au avut doar o influență redusă asupra deciziilor consiliilor de administrație ale coridoarelor. În consecință, coordonarea cu terminalele nu este optimă, ceea ce duce la o punctualitate și fiabilitate scăzută a trenurilor de marfă.

- **Consultările cu părțile interesate**

Comisia a colaborat în mod activ cu părțile interesate și a desfășurat consultări cuprinzătoare pe parcursul procesului de evaluare a impactului.

Activitățile de consultare au avut loc în 2022. Acestea au inclus:

- o consultare privind cererea de contribuții⁴;
- o consultare publică deschisă⁵;
- două reuniuni ale grupurilor tematice, facilitate de contractanți externi;
- sondaje și interviuri, facilitate de contractanți externi;
- două evenimente cu părțile interesate: unul cu administratori de infrastructură (organizat de Comisie prin intermediul PRIME⁶) și unul cu întreprinderile feroviare (organizat de Comisie prin intermediul platformei de dialog pentru întreprinderile feroviare⁷).

Printre părțile interesate consultate s-au numărat administratori de infrastructură feroviară, întreprinderi feroviare (atât de călători, cât și de mărfuri), membri ai comitetelor executive și ai consiliilor de administrație ale coridoarelor de transport feroviar de marfă, operatori de terminale, agenți de expediție, reprezentanți ai ministerelor din statele membre cu atribuții în domeniul transportului feroviar, organisme naționale de reglementare în domeniul feroviar, organizații neguvernamentale, cadre universitare și cetățeni.

Rezultatele activităților de consultare au fost utilizate pentru a evalua nivelul general al sprijinului acordat inițiativei și relevanța problemelor identificate pe care propunerea legislativă urmărește să le abordeze, pentru a evalua relevanța măsurilor de politică avute în vedere și nivelul sprijinului de care se bucură acestea și pentru a furniza contribuții suplimentare din partea experților pentru evaluarea impactului economic, social și de mediu al măsurilor.

Răspunsurile la cererea de contribuții și consultarea publică deschisă au arătat că majoritatea respondenților sunt de acord cu problemele identificate și că există un sprijin larg în rândul părților interesate pentru inițiativă în ansamblu.

În general, părțile interesate consultate au prezentat, de asemenea, o evaluare pozitivă a măsurilor propuse în cadrul inițiativei. De exemplu, părțile interesate consultate sprijină în număr covârșitor introducerea unor proceduri mai flexibile și mai fiabile de alocare a capacităților, în conformitate cu nevoile pieței [inspirate de proiectul de re-proiectare a graficelor de circulație pentru gestionarea inteligentă a capacităților, denumit în mod curent proiectul TTR (*Timetable Redesign* – TTR)]. Părțile interesate sprijină, de asemenea,

⁴ [Transportul internațional de mărfuri și călători – creșterea ponderii traficului feroviar \(europa.eu\).](https://european-council.europa.eu/media/en/press-communications/default.asp?id=14544)

⁵ [Transportul internațional de mărfuri și călători – creșterea ponderii traficului feroviar \(europa.eu\).](https://european-council.europa.eu/media/en/press-communications/default.asp?id=14544)

⁶ Platforma pentru administratorii de infrastructură feroviară din Europa (PRIME) pentru cooperarea dintre administratorii de infrastructură și serviciile Comisiei.

⁷ Un forum pentru întreprinderile feroviare, la care participă serviciile Comisiei și Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate.

introducerea unor măsuri pentru a încuraja dezvoltarea și utilizarea de instrumente digitale pentru gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și a traficului.

Punctele de vedere ale părților interesate cu privire la opțiunile de politică examinate în evaluarea impactului au fost, însă, mai variate, majoritatea administratorilor de infrastructură preferând abordarea opțiunii de politică în care obiectivele propunerii sunt atinse prin cooperarea între administratorii individuali de infrastructură, în timp ce multe întreprinderi feroviare preferă abordarea opțiunii de politică în care coordonarea capacităților și gestionarea traficului sunt realizate de o entitate centrală.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Un contractant extern a efectuat un studiu în sprijinul evaluării impactului propunerii. Studiul a fost inițiat în decembrie 2021 și s-a încheiat în februarie 2023. El a oferit Comisiei informații valoroase, în special cu privire la modul optim de concepere a opțiunilor de politică și de evaluare a impactului preconizat al acestora, precum și cu privire la modul în care se pot obține punctele de vedere ale părților interesate direct afectate.

- **Evaluarea impactului**

Măsurile de politică prevăzute în prezenta propunere se bazează pe rezultatele unei evaluări a impactului. Evaluarea impactului⁸ a primit un aviz favorabil din partea Comitetului de control normativ al Comisiei⁹. În cadrul avizului, comitetul a formulat o serie de recomandări cu privire la modul de prezentare a argumentelor în evaluarea impactului. Aceste recomandări au fost abordate; anexa 1 la evaluarea impactului prezintă un rezumat al modului în care s-a dat curs respectivelor recomandări.

În cadrul evaluării impactului au fost luate în considerare patru opțiuni de politică.

Opțiunea de politică 1 este o dezvoltare evolutivă a cadrului juridic actual, menținând abordarea bazată pe coridoare în ceea ce privește coordonarea transfrontalieră a capacităților și gestionarea traficului, astfel cum se prevede în Regulamentul RFC.

În schimb, opțiunile de politică 2, 3 și 4 adoptă o abordare de rețea, în cadrul căreia domeniul de aplicare al măsurilor de gestionare a capacităților și a traficului depășește liniile de coridor¹⁰, și introduc o armonizare și o modernizare mai cuprinzătoare a normelor și procedurilor de gestionare a capacităților și a traficului. Principala diferență dintre aceste opțiuni de politică constă în strictețea și ambiția cerințelor, precum și în gradul de centralizare a procesului decizional.

Opțiunea de politică 2 se bazează pe cooperarea voluntară între administratorii de infrastructură, cu structuri centralizate de coordonare la nivelul UE inexistente sau foarte reduse.

Opțiunea de politică 3 extinde opțiunea de politică 2, din care preia majoritatea măsurilor, prin încredințarea de responsabilități suplimentare de armonizare organismelor de coordonare de la nivelul UE, utilizând, în cea mai mare măsură posibilă, entitățile existente.

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

¹⁰ Cu toate acestea, se va menține accentul pus pe liniile cele mai strategice, pentru a se evita reglementarea excesivă a liniilor de importanță regională și/sau cu o densitate scăzută a traficului.

Opțiunea de politică 4 extinde domeniul de competență al organismului de coordonare introdus în opțiunea de politică 3 prin adăugarea unor sarcini operaționale și decizionale, cum ar fi competența de a lua decizii finale în caz de dezacord/nealinieră între administratorii de infrastructură și instituirea unei funcții europene de gestionare a traficului pentru gestionarea incidentelor majore („celula de criză”).

Evaluarea identifică opțiunea de politică 3 ca fiind opțiunea preferată, deoarece realizează cel mai bun echilibru între obiectivele care trebuie atinse, gradul de proporționalitate al intervenției, costurile și beneficiile acesteia și credibilitatea evaluării impactului.

Prin introducerea unui cadru armonizat și direct aplicabil pentru gestionarea infrastructurii feroviare și a traficului feroviar, propunerea legislativă va contribui la atingerea obiectivului general de a permite volume mai mari de trafic în rețeaua feroviară, în beneficiul clienților transportului feroviar atât pe segmentul de călători, cât și pe cel de marfă. Se preconizează că capacitatea suplimentară rezultată ca urmare a propunerii va duce la o creștere a traficului feroviar (exprimat în tren-km) cu 4 %, reprezentând aproape 250 de milioane tren-km de capacitate suplimentară. În termeni monetari, se estimează că această capacitate suplimentară va genera o valoare economică de 2 500 de milioane EUR pentru întreprinderile feroviare. Pentru consumatorii finali, capacitatea suplimentară rezultată ca urmare a prezentei propuneri legislative înseamnă că pasagerii vor beneficia de mai multe legături și de frecvențe mai mari ale serviciilor pentru legăturile existente. În mod similar, în segmentul de marfă, expeditorii vor beneficia de mai multe opțiuni. De asemenea, propunerea va eficientiza procesul de alocare a capacităților prin introducerea unor măsuri de îmbunătățire a stabilității traselor alocate, generând economii de costuri de aproximativ 420 de milioane EUR pentru întreprinderile feroviare și de o valoare similară pentru administratorii de infrastructură. Propunerea va îmbunătăți și coordonarea transfrontalieră a restricțiilor temporare de capacitate, sporind fiabilitatea transportului feroviar. Se preconizează, de asemenea, că diferitele măsuri prevăzute în propunere vor duce la îmbunătățirea punctualității, ceea ce va genera un câștig economic pentru întreprinderile feroviare estimat la 658 de milioane EUR. Îmbunătățirea fiabilității și a punctualității va face serviciile de transport feroviar de marfă mai atractive pentru agenții de expediție, ceea ce va contribui la creșterea competitivității transportului feroviar de marfă în raport cu transportul rutier. De asemenea, călătorii vor avea beneficii ca urmare a reducerii numărului de anulări și a îmbunătățirii punctualității. Împreună cu creșterea preconizată a numărului de legături disponibile, aceste beneficii vor contribui la îmbunătățirea competitivității transportului feroviar în raport cu transportul aerian în segmentul de călători, în special pe rutele transfrontaliere, pentru care introducerea unui cadru armonizat pentru gestionarea capacităților și a traficului ar trebui să aducă o valoare adăugată semnificativă. În cele din urmă, se preconizează că propunerea va genera și economii ale costurilor administrative ale autorităților publice naționale datorită punerii în aplicare a unui cadru juridic armonizat pentru gestionarea capacităților feroviare și a traficului și datorită eliminării treptate a coridoarelor de transport feroviar de marfă. Aceste economii sunt estimate la 2,6 milioane EUR, exprimate în valori actualizate pentru perioada 2025-2050.

Se preconizează, de asemenea, că propunerea legislativă va avea un impact pozitiv asupra ocupării forței de muncă în sectorul feroviar (estimat la aproximativ 42 000 de locuri de muncă suplimentare pe an, în medie, în raport cu scenariul de referință), ca urmare a creșterii capacității de infrastructură disponibile și a creșterii asociate a traficului feroviar, pe care le vor genera probabil măsurile.

În cele din urmă, se preconizează că propunerea legislativă va avea un impact modest, dar pozitiv asupra climei și a mediului (estimările previzionează că opțiunea preferată va duce la

o scădere a emisiilor de CO₂ cu aproximativ 26 de milioane de tone în perioada 2025-2050 în comparație cu scenariul de referință).

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Prezenta propunere legislativă are un aspect semnificativ privind adecvarea reglementărilor, deoarece vizează raționalizarea și actualizarea normelor de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară pentru a răspunde mai bine nevoilor diferitelor segmente ale pieței feroviare, în special ale transportului transfrontalier de marfă. Propunerea va înlocui cadrul juridic actual privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și a traficului, prevăzut în Regulamentul RFC și în anumite părți ale Directivei 2012/34/UE, cu un cadru unic, direct aplicabil pentru întreaga rețea a UE.

Se preconizează că, datorită punerii în aplicare a unui cadru juridic armonizat pentru gestionarea capacităților feroviare și a traficului și datorită eliminării coridoarelor de transport feroviar de marfă, opțiunea de politică preferată va genera economii ale costurilor administrative ale autorităților publice estimate la 2,6 milioane EUR în raport cu scenariul de referință și exprimate în valori actualizate pentru perioada 2025-2050. Inițiativa va simplifica lucrurile pentru solicitanții de capacitate implicați în servicii de transport feroviar transfrontalier prin eficientizarea alocării capacităților. De asemenea, aceasta va reduce costurile administrative ale administratorilor de infrastructură cu o sumă estimată la 8,2 milioane EUR în raport cu scenariul de referință și exprimată în valori actualizate pentru perioada 2025-2050.

- **Drepturile fundamentale**

Prezenta propunere nu are niciun efect asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Opțiunea preferată va avea implicații bugetare pentru Comisie.

Propunerea de regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european este însoțită de trei activități complementare de coordonare pentru care Comisia va oferi cofinanțare.

În primul rând, se va acorda cofinanțare din partea UE pentru a sprijini coordonarea administratorilor de infrastructură de către coordonatorul rețelei. Propunerea legislativă impune și administratorilor individuali de infrastructură să ofere sprijin sub formă de cofinanțare pentru activitățile coordonatorului rețelei.

În al doilea rând, Comisia va oferi sprijin sub formă de cofinanțare pentru a contribui la înființarea unui secretariat pentru cooperarea organismelor de reglementare naționale, care trebuie, de asemenea, să asigure cofinanțarea secretariatului.

În al treilea rând, propunerea legislativă implică crearea unui grup independent de experți în domeniul feroviar care să consilieze Comisia Europeană, „Organismul de evaluare a performanței”, a cărui sarcină va fi aceea de a evalua performanța serviciilor de infrastructură feroviară și de transport feroviar. Comisia va oferi finanțare pentru a acoperi integral costurile de participare ale membrilor Organismului de evaluare a performanței.

Pentru aceste trei activități de coordonare se alocă anual un buget de 5,5 milioane EUR.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Serviciile Comisiei vor monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea prezentei propuneri printr-o serie de acțiuni și indicatori pentru măsurarea progreselor înregistrate în vederea atingerii obiectivelor operaționale. Elaborarea acestor indicatori și obiective operaționale se va realiza pe baza avizului Organismului de evaluare a performanței. Datele vor fi furnizate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură, în special de organismul operațional care sprijină activitatea acestuia (coordonatorul rețelei), care va participa și la definirea obiectivelor operaționale.

De asemenea, Comisia se așteaptă să primească date și analize cu privire la evoluțiile pieței feroviare și la punerea în aplicare a acestuia de la Rețeaua europeană a organismelor de reglementare în domeniul feroviar.

Acești indicatori de performanță vor fi elaborați pentru a monitoriza efectele măsurilor prevăzute în propunere. Totuși, este de așteptat ca acestea să reflecte și anumite sinergii cu alte propuneri și politici ale UE în domeniul transporturilor, cum ar fi propunerea de revizuire a Regulamentului TEN-T.

Propunerea va oferi temeiul juridic pentru elaborarea unor norme, proceduri și modele mai detaliate, care urmează să fie prevăzute în acte fără caracter legislativ. Prin urmare, perioada de punere în aplicare trebuie să acopere și intrarea în vigoare a actelor fără caracter legislativ care decurg din propunere. Comisia va efectua o evaluare la cinci ani de la încheierea perioadei de punere în aplicare pentru a verifica în ce măsură au fost îndeplinite obiectivele inițiativei.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Nu se aplică.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Capitolul I conține dispoziții generale. Este descris obiectul propunerii de regulament, care stabilește norme pentru a permite gestionarea capacităților de infrastructură feroviară și a traficului feroviar într-un mod care să optimizeze utilizarea rețelei, îmbunătățind astfel calitatea serviciilor și permițând un trafic mai mare. Capitolul prevede domeniul de aplicare al propunerii de regulament. El stabilește, de asemenea, responsabilitățile generale ale administratorilor de infrastructură feroviară și principiile pe care aceștia trebuie să le respecte în exercitarea funcțiilor lor și oferă definiții care sunt importante pentru propunerea de regulament.

Capitolul II prevede normele generale pentru gestionarea capacităților. Secțiunea 1, privind principiile generale, stabilește cele trei etape ale procesului de planificare și alocare a capacităților: planificarea strategică a capacităților (abordată mai detaliat în secțiunea 2 din capitolul II), programarea și alocarea capacităților (secțiunea 3) și adaptarea și reprogramarea capacităților (secțiunea 4). Capitolul conține obligațiile administratorilor de infrastructură de a elabora în comun un cadru european de gestionare a capacităților. Dispozițiile specifice abordează gestionarea capacităților de infrastructură reduse și a restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor la infrastructură și a infrastructurii degradate.

Capitolul III introduce obligații privind gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor și impune administratorilor de infrastructură să elaboreze în comun un

cadru european de coordonare transfrontalieră cu privire la aceste aspecte. Dispozițiile specifice asigură faptul că, în situații de criză, statele membre pot aplica măsuri de urgență pentru gestionarea capacităților feroviare și a traficului feroviar.

Capitolul IV introduce un cadru de evaluare a performanței. Pentru a îmbunătăți performanța serviciilor de infrastructură feroviară în UE, Rețelei Europene a Administratorilor de Infrastructură (*European Network of Infrastructure Managers* – ENIM) i se încredințează sarcina de a monitoriza diferitele aspecte ale performanței și de a elabora rapoarte publice anuale privind performanța. Un organism de evaluare a performanței nou creat va oferi consiliere și recomandări cu privire la aspecte legate de performanță.

Capitolul V conține dispoziții privind structura organizatorică pentru coordonarea între administratorii de infrastructură. ENIM, instituită în temeiul Directivei 2012/34/UE, este consolidată și va fi sprijinită de un coordonator de rețea și de puncte focale desemnate pentru administratorii de infrastructură. Capitolul conține, de asemenea, norme privind digitalizarea gestionării capacităților.

Capitolul VI conține dispoziții privind supravegherea reglementară a gestionării capacităților și a traficului, extinzând sarcinile și responsabilitățile Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (*European Network of Rail Regulatory Bodies* – ENRRB) în ceea ce privește aspectele legate de UE și cele transfrontaliere. În acest scop, ENRRB va avea un Consiliu al organismelor de reglementare ca organism decizional și un secretariat care să sprijine consiliul.

Capitolul VII conține dispoziții finale referitoare la actele delegate și la viitoarea evaluare a regulamentului. El cuprinde modificări ale Directivei 2012/34/UE și abrogă Regulamentul RFC și articolele specifice din Directiva 2012/34/UE pe care noul regulament le înlocuiește. Sunt prevăzute măsuri tranzitorii pentru asigurarea unei migrări fără probleme către noul cadru juridic.

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 European¹,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Comunicarea Comisiei intitulată „Pactul verde european”³ 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. Aceasta 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 poluării⁴, 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.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ 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.

⁴ 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.

- (2) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă⁵ stabilește etape principale care au scopul de a ghida sistemul de transport al Uniunii către realizarea obiectivelor privind o mobilitate durabilă, inteligentă și rezilientă. Aceasta preconizează că traficul feroviar de marfă ar trebui să crească cu 50 % până în 2030 și să se dubleze până în 2050; traficul pe calea ferată de mare viteză ar trebui să se dubleze până în 2030 și să se tripleze până în 2050, iar călătoriile colective programate cu o lungime mai mică de 500 km ar trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul Uniunii. Pentru a atinge aceste obiective, transportul feroviar trebuie să devină mai atractiv din punctul de vedere al accesibilității prețurilor, al fiabilității și al adaptării serviciilor la nevoile călătorilor și ale expeditorilor de mărfuri.
- (3) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁶ stabilește normele aplicabile administrării și exploatării 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 Consiliului⁷ 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 a traficului feroviar sunt esențiale pentru buna funcționare a sectorului feroviar. Operarea serviciilor de transport feroviar trebuie să fie planificată și coordonată cu atenție pentru a permite trenurilor cu caracteristici foarte diferite, cum ar fi viteza și distanța de frânare, să circule în siguranță pe aceleași linii de cale ferată. Gestionarea optimă a capacităților creează mai multe oportunități pentru serviciile de transport feroviar și sporește fiabilitatea acestora. Regulamentul ar trebui să ofere administratorilor de infrastructură suficientă flexibilitate pentru gestionarea eficace a capacităților, asigurându-se în același timp că toate întreprinderile feroviare sunt tratate fără discriminare în ceea ce privește accesul lor la rețea.
- (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 excluzeri ar trebui să se aplice în continuare, iar statele membre ar trebui să își păstreze dreptul de a solicita astfel de excluzeri în viitor și în legătură cu prezentul regulament.
- (7) Normele și procedurile privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară ar trebui să reflecte mai bine nevoile tuturor segmentelor pieței feroviare. Ele ar trebui să țină seama în special de necesitatea de a asigura stabilitatea pe termen lung a capacității disponibile pentru serviciile de transport de călători și flexibilitatea pe termen scurt a traficului de marfă pentru a răspunde cererii pieței. Prin urmare,

⁵ 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.

⁶ 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).

⁷ 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).

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 vor trebui să stabilească priorități pentru utilizarea tronsoanelor saturate. Fără a se aduce atingere principiilor generale privind prioritatea stabilite de statele membre în cadrul alocării capacităților de infrastructură, administratorii de infrastructură ar trebui să ia decizii cu privire la priorități utilizând metodologii transparente și armonizate care să clarifice modul în care factorii sociali, economici și de mediu au fost luați în considerare și le afectează decizia.
- (9) Planificarea strategică a capacităților ar trebui să îmbunătățească utilizarea infrastructurii feroviare prin anticiparea cererii de servicii de transport feroviar și prin luarea în considerare a dezvoltării, reînnoirii și întreținerii planificate a infrastructurii. Aceasta ar trebui să asigure alocarea capacităților de infrastructură feroviară într-un mod care să maximizeze valoarea serviciilor de transport feroviar pentru societate. Administratorii de infrastructură ar trebui să se asigure că planificarea strategică oferă din ce în ce mai multe detalii cu privire la capacitățile disponibile și că aceasta constituie baza pentru alocarea capacităților.
- (10) Pentru a asigura disponibilitatea capacităților pentru alocare pe diferite segmente ale pieței feroviare și, în special, pentru transportul de marfă și serviciile de transport feroviar transfrontalier, 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 respecte planurile strategice de furnizare a capacităților și, în același timp, să asigure alocarea capacităților în conformitate cu cererea pieței, într-un mod echitabil și nediscriminatoriu. În acest scop, anumite cereri de capacitate pot fi refuzate, iar planul de furnizare a capacităților trebuie actualizat periodic pentru a reflecta cererea reală.
- (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 exploatarei pentru trenurile individuale prin cereri de capacități ad-hoc sau pentru serviciile feroviare repetate prin cereri de planificare continuă.
- (14) O parte semnificativă a transportului feroviar de marfă este de lung parcurs și necesită coordonarea transfrontalieră a administratorilor de infrastructură. Obiectivul de politică de creștere a traficului feroviar se bazează și pe creșterea serviciilor de transport transfrontalier de călători. Pentru a facilita și a promova creșterea traficului transfrontalier în spațiul feroviar unic european, este necesar să se asigure o mai mare coerență și armonizare a normelor și procedurilor privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară. În consecință, ar trebui consolidat rolul Rețelei europene a administratorilor de infrastructură pentru a-i încredința sarcina de a elabora orientări pentru punerea în aplicare armonizată a prezentului regulament privind procedurile și metodologiile de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și coordonarea activă a capacităților și traficului transfrontalier. În special, Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură ar trebui să elaboreze cadre europene de gestionare a capacităților, de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, precum și de evaluare a performanței.
- (15) Cadrele europene elaborate de Rețeaua europeană a administratorilor de infrastructură ar trebui să ofere orientări pe care administratorii de infrastructură ar trebui să depună toate eforturile pentru a le respecta, păstrând în același timp responsabilitatea pentru deciziile lor operaționale. Administratorii de infrastructură ar trebui să motiveze orice abatere de la cadrele elaborate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură. Se consideră că această abordare realizează un echilibru între necesitatea de a coordona și aplica abordări armonizate în spațiul feroviar unic european și necesitatea de a adapta procedurile și metodologiile la circumstanțele specifice ale anumitor zone geografice. După cinci ani de aplicare a prezentului regulament, Comisia ar trebui să evalueze dacă stadiul convergenței procedurilor și metodologiilor și eficacitatea procesului de coordonare între administratorii de infrastructură, precum și progresele generale înregistrate în direcția instituirii spațiului feroviar unic european justifică introducerea unei legislații secundare care să înlocuiască elementele cadrelor europene elaborate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură.
- (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.
- (19) Monitorizarea continuă a calității serviciilor de infrastructură feroviară și de transport feroviar este o condiție prealabilă pentru îmbunătățirea performanței acestor servicii. Prin urmare, este necesar să se stabilească un sistem transparent și obiectiv de indicatori care să ofere feedback cu privire la aspectele legate de performanță care sunt relevante pentru diferitele părți interesate operaționale și pentru clienții finali ai serviciilor de transport feroviar. Principala funcție a acestui sistem ar trebui să se concentreze pe monitorizarea îndeplinirii angajamentelor asumate de părțile interesate operaționale și pe progresele înregistrate în ceea ce privește performanța de-a lungul timpului, ținând seama totodată de circumstanțele și caracteristicile diferite din sectorul feroviar. Pentru instituirea unui astfel de sistem și pentru analiza rezultatelor sale, Comisia ar trebui să poată recurge la experți independenți sub forma unui organism de evaluare a performanței. Acest organism ar trebui să aibă posibilitatea de a oferi Comisiei avize independente în toate domeniile care influențează performanța serviciilor de transport feroviar și a gestionării infrastructurii feroviare.
- (20) Pentru a îmbunătăți performanța serviciilor de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, administratorii de infrastructură, în strânsă cooperare cu Comisia, cu Organismul de evaluare a performanței și cu părțile interesate relevante, ar trebui să instituie și să pună în aplicare un cadru comun de evaluare a performanței. Acest cadru ar trebui să garanteze că toți administratorii de infrastructură din UE utilizează principii și metodologii comune pentru măsurarea performanței prin intermediul unor indicatori conveniți. Cadrul ar trebui să permită identificarea deficiențelor în materie de performanță în rețeaua feroviară a UE. El ar trebui să garanteze că administratorii de infrastructură stabilesc obiective de performanță într-un mod care ține seama de particularitățile rețelei pe care o administrează, dar, în același timp, asigură coerența în identificarea celor mai relevante deficiențe în materie de performanță. Cadrul ar trebui să permită administratorilor de infrastructură să coopereze la nivelul UE pentru a identifica măsuri de remediere a deficiențelor în materie de performanță și pentru a urmări impactul acestora. Colaborând în cadrul Rețelei Europene a Administratorilor de Infrastructură și ținând seama de avizul Organismului de evaluare a performanței și al Comisiei, administratorii de infrastructură ar trebui să reexamineze periodic acest cadru pentru a se asigura că este adecvat scopului.

- (21) Pentru a asigura un cadru eficace al UE de coordonare a administratorilor de infrastructură feroviară, Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură, instituită prin Directiva 2012/34/UE, ar trebui să devină mai operațională. Ea ar trebui să includă mecanisme decizionale care să permită administratorilor de infrastructură feroviară din UE să se coordoneze în mod eficace cu privire la planificarea strategică a capacităților de infrastructură feroviară.
- (22) Organismele de reglementare din domeniul feroviar ar trebui să coopereze la nivelul Uniunii pentru a asigura aplicarea coerentă a cadrului de reglementare și tratamentul consecvent al solicitanților în întregul spațiu feroviar unic european. Ele ar trebui să realizeze această cooperare prin intermediul Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar, în vederea elaborării unor practici comune pentru luarea deciziilor pentru care sunt împuternicite în temeiul prezentului regulament. În acest scop, Rețeaua europeană a organismelor de reglementare în domeniul feroviar ar trebui să îndeplinească sarcini de coordonare și să adopte recomandări și avize fără caracter obligatoriu, care nu ar trebui să afecteze competențele organismelor de reglementare din domeniul feroviar sau pe cele ale administratorilor de infrastructură.
- (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, în ceea ce privește planul general menționat la articolul 86 alineatul (5) și pilonul de sistem menționat la articolul 85 alineatul (2) litera (c), precum și prin intermediul grupului de implementare menționat la articolul 97 din Regulamentul (UE) 2021/2085.
- (25) Este necesar să se prevadă mecanismul de stabilire a criteriilor, principiilor și procedurilor legate de gestionarea capacităților, de cooperarea dintre părțile interesate din sectorul feroviar și de coordonarea la nivelul UE, pentru administratorii de infrastructură și în domeniul supravegherii reglementare. Acest mecanism impune ca administratorii de infrastructură și organismele de reglementare din domeniul feroviar să elaboreze și să pună în aplicare, în cooperare cu părțile interesate relevante, cadre europene și orientări. În urma unei evaluări a elaborării și a punerii în aplicare a cadrelor europene și în cazul în care aplicarea voluntară a orientărilor sectoriale nu atinge nivelul necesar de coerență în materie de reglementare, Comisia ar trebui să dispună de mijloacele necesare pentru a aborda aceste deficiențe de reglementare prin acte de punere în aplicare sau acte delegate, după caz.
- (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 livrabilele care rezultă din planificarea strategică a

capacităților de infrastructură; calendarul pentru planificarea strategică a capacităților și procesul de alocare a capacităților; termenele pentru modificarea capacităților alocate și construirea de soluții alternative pentru solicitanți; calendarul pentru coordonarea, consultarea și publicarea restricțiilor de capacitate ca urmare a unor lucrări de infrastructură; definirea infrastructurii foarte utilizate și saturate, precum și procedurile și metodele de calcul al gradului de utilizare a capacității; criteriile de identificare și de declarare a perturbărilor rețelei; informațiile care trebuie furnizate părților interesate operaționale și domeniile în care administratorii de infrastructură ar trebui să se coordoneze și modalitățile specifice pentru această coordonare. 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 legislație⁸. 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; proceduri, criterii și metodologii comune pentru gestionarea capacității reduse, pentru planificarea pentru situații de urgență și pentru alocarea capacităților după încheierea perioadei acoperite de graficul de circulație; o abordare comună în ceea ce privește compensațiile plătite pentru modificările capacităților alocate; criterii și proceduri comune pentru reprogramare; definirea elementelor tehnice ale unui sistem de monitorizare a performanței serviciilor de transport feroviar și serviciilor feroviare conexe, printre care și metodologiile și cerințele în materie de date și revizuirea acestora. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁹.
- (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 organisme 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.

⁸ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁹ 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).

- (29) Evaluarea *ex post* a Regulamentului (UE) nr. 913/2010¹⁰ a concluzionat că impactul regulamentului este prea redus pentru a contribui la un transfer modal de la transportul rutier la cel feroviar. În plus, cooperarea dintre statele membre și administratorii de infrastructură în ceea ce privește administrarea infrastructurii feroviare era încă ineficace din perspectivă transfrontalieră. Evaluarea a arătat, de asemenea, că gestionarea separată a capacităților pe coridoarele de transport feroviar de marfă și în restul rețelei nu este eficientă. Pentru exploatarea capacităților rețelei feroviare ar trebui să se aplice un cadru de reglementare unic, care să consolideze dispozițiile conexe din Directiva 2012/34/UE și din Regulamentul (UE) nr. 913/2010. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 913/2010 și dispozițiile Directivei 2012/34/UE referitoare la alocarea capacităților ar trebui abrogate și înlocuite cu prezentul regulament.
- (30) Pregătirea graficului de circulație necesită desfășurarea unor activități pregătitoare în anii anteriori intrării în vigoare a graficului de circulație respectiv. Prin urmare, tranziția de la cadrul de reglementare instituit prin Directiva 2013/34/UE și Regulamentul (UE) nr. 913/2010 la cel stabilit prin prezentul regulament implică faptul că pregătirile pentru graficele de circulație în temeiul noului cadru ar trebui să înceapă în paralel cu aplicarea normelor în temeiul cadrului actual. În consecință, într-o etapă de tranziție trebuie să se aplice un regim dual, în care activitățile pregătitoare necesare pentru un anumit grafic de circulație ar trebui să respecte cadrul juridic aplicabil graficului de circulație respectiv. Acordurile-cadru încheiate în temeiul cadrului actual ar trebui să poată fi aplicate în continuare pentru o perioadă de tranziție în temeiul noului regim.
- (31) În temeiul noului cadru, activitățile pregătitoare ale unui grafic de circulație ar trebui să înceapă cu publicarea unei strategii privind capacitatea cu cinci ani înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație respectiv. În interesul unei aplicări timpurii a noului cadru de reglementare și ținând seama de lucrările pregătitoare întreprinse deja de sector, calendarul activităților care conduc la stabilirea primelor două grafice de circulație ar putea fi redus la 38 de luni prin scurtarea etapei strategiei privind capacitatea. În consecință, primul grafic de circulație care intră sub incidența noului cadru de reglementare ar trebui să fie graficul de circulație care începe la data de [9 decembrie 2029]. Toate părțile interesate ar trebui să înceapă fără întârziere pregătirile necesare pentru a se conforma noului cadru,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

¹⁰ SWD(2021) 134 final din 2 iunie 2021.

- (1) Prezentul regulament stabilește principiile, normele și procedurile aplicabile gestionării capacităților de infrastructură feroviară și coordonării cu infrastructurile 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) Capitolele II-V din prezentul regulament nu se aplică infrastructurii feroviare sau serviciilor de transport feroviar care sunt excluse de la aplicarea capitolului IV din Directiva 2012/34/UE în conformitate cu articolul 2 alineatele (3), (3a), (4), (8), (8a) și (10) din directiva respectivă în perioada de valabilitate a excluderilor relevante.
- (4) Prezentul regulament nu se aplică Ciprului și Maltei, atât timp cât pe teritoriile acestora nu există un sistem feroviar.

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 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 responsabilităților care le revin în conformitate cu alineatele (1) și (2), administratorii de infrastructură:
 - (a) utilizează optim și efectiv capacitățile de infrastructură disponibile, astfel cum se prevede la articolul 26 din Directiva 2012/34/UE;
 - (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 la acestea, inclusiv în timpul lucrărilor, în vederea sprijinirii concurenței loiale;
 - (d) facilitează un trafic feroviar neîntrerupt în mai multe rețele;
 - (e) asigură transparența cu privire la starea și disponibilitatea capacităților de infrastructură feroviară;

- (f) examinează și îmbunătățesc performanța serviciilor de infrastructură feroviară și de transport feroviar, în strânsă cooperare cu operatorii din sectorul feroviar;
- (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.
- (2) În ceea ce privește gestionarea traficului, administratorii de infrastructură se asigură că întreprinderile feroviare au acces deplin și în timp util la informațiile relevante în cazul unor perturbări care le afectează. În cazul în care administratorul de infrastructură acordă acces suplimentar la procesul de gestionare a traficului, acesta este acordat întreprinderilor feroviare vizate 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 sau neobișnuită independentă de voința administratorului de infrastructură sau a întreprinderii feroviare, care nu poate fi evitată sau depășită prin previziune și diligență rezonabilă, care nu poate fi soluționată prin măsuri care, din punct de vedere tehnic, financiar sau economic, sunt în mod rezonabil posibile pentru acesta/aceasta, care s-a produs efectiv și poate fi verificată în mod obiectiv și care face imposibilă îndeplinirea de către administratorul infrastructurii, temporar sau permanent, a obligațiilor sale în conformitate cu prezentul regulament sau cu Directiva 2012/34/UE sau de către întreprinderea feroviară a obligațiilor sale contractuale față de unul sau mai mulți administratori de infrastructură;
- 2. „interoperabilitate” înseamnă interoperabilitate în sensul definiției prevăzute la articolul 2 punctul 2 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului¹¹;

¹¹ 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. „parte interesată operațională” înseamnă un solicitant, o întreprindere feroviară, un administrator de infrastructură, un operator de infrastructuri de servicii de transport feroviar, un furnizor de servicii feroviare conexe și orice altă entitate direct implicată în operarea unui serviciu de transport feroviar;
4. „coordonator european” înseamnă coordonatorul menționat la articolul 51 din Regulamentul [... 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 tariful 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 relevante pentru solicitantul în cauză și care oferă administratorului de infrastructură suficiente informații pentru pregătirea de trase specifice care respectă aceste caracteristici;
10. „serviciu de transport feroviar multi-rețea” 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 segmente pot avea puncte de plecare sau de destinație diferite, cu condiția ca toate vagoanele de marfă sau de călători să treacă în cel puțin o rețea exploatată de un administrator de infrastructură diferit;
11. „drept de capacitate multi-rețea” înseamnă totalitatea drepturilor de capacitate care permit furnizarea unui serviciu de transport feroviar multi-rețea;
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;
15. „lucrări de infrastructură” înseamnă intervenții asupra infrastructurii feroviare în scopul dezvoltării, întreținerii, reînnoirii și modernizării infrastructurii feroviare, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctele 2a, 2c, 2d și 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.

CAPITOLUL II

GESTIONAREA CAPACITĂȚILOR DE INFRASTRUCTURĂ

SECȚIUNEA 1

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) Administratorii de infrastructură depun eforturi pentru a respecta principiile și procedurile comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară. În acest scop, ENIM elaborează și adoptă un „cadru european de gestionare a capacităților” în conformitate cu dispozițiile capitolului II până la data de [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].
- (2) Cadrul european de gestionare a capacităților definește principii și proceduri comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și de coordonare între administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alți solicitanți, operatorii de infrastructuri de servicii de transport feroviar și alte părți interesate operaționale.
- (3) 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.
- (4) Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de cadrul european de gestionare a capacităților atunci când elaborează documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, în special conținutul specificat în anexa IV la prezentul regulament. Aceștia 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 desemnează o întreprindere feroviară pentru a încheia un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2012/34/UE. Acest lucru nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri-cadru cu administratorii de infrastructură în temeiul articolului 31 din prezentul regulament.
- (2) Administratorul de infrastructură poate impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivă cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Ele sunt specificate în documentul de referință al rețelei menționat la punctul 1 litera (b) din anexa IV. Cerințele pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de a pregăti oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură.
- (3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile criteriilor care trebuie îndeplinite în vederea aplicării alineatului (2). Respectivă 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 reduse

- (1) Administratorii de infrastructură se asigură că capacitățile de infrastructură reduse 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 reduse, administratorii de infrastructură iau în considerare orientările strategice privind utilizarea capacităților de infrastructură furnizate de statele membre în conformitate cu articolul 11 alineatul (3).

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

- (3) Administratorii de infrastructură planifică și alocă capacitățile reduse 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 gestionează capacitățile reduse sau soluționează conflictele prin proceduri obiective, transparente și nediscriminatorii.

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

- (a) costurile de funcționare ale operatorilor de servicii de transport feroviar și impactul acestora asupra prețurilor pentru clienții serviciilor de transport feroviar;
 - (b) costurile raportate la timp ale clienților serviciilor de transport feroviar;
 - (c) conectivitatea și accesibilitatea persoanelor și regiunilor deservite de serviciile de transport feroviar;
 - (d) emisiile de gaze cu efect de seră, poluanții atmosferici locali, zgomotul și alte costuri externe ale serviciilor de transport feroviar și ale alternativelor posibile la acestea;
 - (e) implicațiile în materie de siguranță și sănătate publică ale serviciilor de transport feroviar și ale alternativelor posibile la acestea.
- (5) ENIM pregătește și adoptă procedurile menționate la alineatul (4) și le include în cadrul UE de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Procedurile cuprind următoarele etape:
- (a) proiectarea unor scenarii alternative de împărțire a capacităților disponibile pentru diferite tipuri de servicii de transport feroviar, implicând, acolo unde este posibil, furnizarea de capacități alternative pe alte rute sau orare alternative cu caracteristici comparabile;
 - (b) evaluarea și clasificarea scenariilor pe baza unor metodologii obiective și transparente, ținând seama de criteriile socioeconomice și de mediu stabilite la alineatul (4);

- (c) selectarea scenariului cel mai bine clasat pe baza evaluării menționate la litera (b) și modificarea în consecință a definiției modelului de capacitate și a planului de furnizare a capacităților.
- (6) ENIM elaborează metodologiile menționate la alineatul (5) litera (b). Parametrii acestor metodologii trebuie să permită luarea în considerare a circumstanțelor locale sau naționale pe baza unor abordări acceptate și a unor dovezi empirice. ENIM include metodologiile respective în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.
- (7) Ținând seama de experiența acumulată în ceea ce privește elaborarea și punerea în aplicare a cadrului menționat la alineatul (6), Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să stabilească procedurile, criteriile și metodologiile specifice care trebuie aplicate pentru gestionarea capacităților reduse. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).

Articolul 9

Informare privind capacitățile de infrastructură

- (1) Administratorii de infrastructură furnizează părților interesate, în special solicitanților, solicitanților potențiali și organismelor de reglementare, informații exacte și actualizate cu privire la disponibilitatea capacităților de infrastructură pe parcursul întregului proces de gestionare a capacităților, inclusiv în etapa de planificare strategică menționată în secțiunea 2, în cursul proceselor de programare și alocare prevăzute în secțiunea 3 și ori de câte ori apar modificări ale capacităților alocate, astfel cum se menționează în secțiunea 4.
- 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) și contribuie la elaborarea specificațiilor relevante în conformitate cu articolul 62 alineatul (3).
- (3) La cererea solicitanților, administratorii de infrastructură furnizează informațiile menționate la alineatul (1) pe baza specificațiilor concrete ale necesităților comerciale și operaționale („evaluări ale fezabilității”). Pentru serviciile transfrontaliere, administratorii de infrastructură primesc și răspund la astfel de cereri într-un singur loc și printr-o singură operațiune sau prin intermediul unei interfețe unice.

Articolul 10

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

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

furnizează o prezentare a modificărilor respective și a impactului probabil al acestora în documentul de referință al rețelei.

- (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 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/CE și, în ceea ce privește serviciile de transport feroviar transfrontalier, 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 calendarul prevăzut în secțiunea 3 din anexa I.

În ceea ce privește restricțiile de capacitate cu un impact major asupra capacității disponibile pentru solicitanți, 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 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 coordonează, în conformitate cu articolul 53, toate lucrările de infrastructură la liniile menționate la articolul 53 alineatul (3) 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, 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. Acestor restricții 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 secțiunea 3 din anexa I în vederea reducerii impactului restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură asupra traficului feroviar, ținând

seama, în același timp, de considerentele de planificare, operaționale, tehnice și comerciale ale părților interesate în cauză.

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 pentru a modifica secțiunile 1 și 2 din anexa I, pentru a asigura un proces eficient de planificare strategică și pentru a reflecta preocupările operaționale ale administratorilor de infrastructură și ale solicitanților, ținând seama de experiența ENIM, a administratorilor de infrastructură, a solicitanților și a altor părți interesate operaționale, a organismelor de reglementare și a ENRB în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentei secțiuni.

- (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. Aceste orientări pot viza/conține în special:
 - (a) obiectivele generale ale politicii feroviare naționale relevante pentru planificarea strategică a capacităților în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament;
 - (b) o perspectivă asupra dezvoltării infrastructurii feroviare, ținând seama de planurile și strategiile relevante de la nivel național sau regional și de planurile de lucru ale coridoarelor europene de transport menționate la articolul 53 din [noul Regulament TEN-T];
 - (c) cerințele și orientările generale privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară, pe care administratorul de infrastructură le ia în considerare în cadrul planificării strategice a capacităților, în special în legătură cu infrastructura foarte utilizată și saturată menționată la articolul 21;

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

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

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

Articolul 12

Cerințe generale pentru gestionarea strategică a capacităților

- (1) Administratorii de infrastructură iau în considerare într-un mod echilibrat, echitabil 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, ENIM poate defini o listă mai detaliată, care să facă o diferențiere suplimentară între tipurile de servicii de transport feroviar. Pentru a sprijini coerența transfrontalieră a procesului de planificare strategică, în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 se include o listă armonizată.

- (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 multi-rețea.
- (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 menționate 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) contribuția rezultată din consultarea solicitanților actuali și potențiali 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 de transport feroviar într-un orizont de timp diferit.
- (5) Planificarea strategică a capacităților reflectă capacitățile alocate prin acorduri-cadru și prin planificarea continuă.
- (6) Planificarea strategică a capacităților vizează liniile care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și din rețeaua TEN-T centrală extinsă menționate la articolul 6 și în anexa I la [noul Regulament TEN-T]. Administratorii de infrastructură pot include și alte linii și noduri ale rețelei pe care o administrează.
- Planificarea strategică a capacităților 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.
- Aceste noduri și tronsoane se indică în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.
- (7) Planificarea strategică a capacităților trebuie să acopere o perioadă de cel puțin cinci ani. 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 periodic rezultatele planificării strategice a capacităților, luând în considerare în special următoarele:
- (a) dezvoltarea infrastructurii feroviare;
 - (b) modificările cererii de pe piață pentru capacități de infrastructură;
 - (c) rezultatele proceselor de alocare stabilite în secțiunile 3 și 4 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 orientări care stabilesc principii, proceduri și metodologii comune pentru planificarea strategică a capacităților. Comisia include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 din prezentul regulament. Orientările respective ar trebui să conțină cel puțin elementele enumerate în anexa III la prezentul regulament. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de aceste orientări în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE. Aceștia explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la principiile, procedurile și metodologiile comune stabilite în orientări.

Articolul 13

Consultarea cu părțile interesate cu privire la planificarea strategică a capacităților

- (1) Administratorii de infrastructură se consultă cu toate părțile interesate operaționale cu privire la planificarea strategică a capacităților în conformitate cu articolul 7e din Directiva 2012/34/UE.
- (2) Administratorii de infrastructură se consultă cu toate părțile interesate operaționale care operează servicii de transport feroviar multi-rețea cu privire la planificarea strategică a capacităților în conformitate cu articolele 53 și 54.

Articolul 14

Coordonarea planificării strategice a capacităților între administratorii de infrastructură

- (1) Administratorii de infrastructură își coordonează 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 multi-rețea 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 Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar („ENRRB”), a coordonatorilor europeni și, dacă este necesar, a autorităților statelor membre și a altor părți interesate.
- (2) ENIM ia în considerare orice plângere relevantă din partea solicitanților sau a solicitanților potențiali cu privire la documentele de planificare menționate la articolul 11 alineatul (2) și solicită informații suplimentare de la entitățile implicate în coordonare în conformitate cu articolul 53 și de la părțile interesate operaționale consultate în conformitate cu articolul 54, înainte de a adopta un aviz sau o recomandare pentru a îmbunătăți coerența respectivelor documente de planificare.

ENIM transmite ENRRB avizul său cu privire la proiectele de documente de planificare sau informează ENRRB cu privire la neadoptarea unui aviz. ENRRB acționează în conformitate cu articolul 65 alineatul (3).

- (3) Administratorii de infrastructură iau în considerare orice recomandare adoptată de ENIM în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care administratorii de infrastructură nu respectă recomandarea, aceștia explică motivele în documentele de planificare. 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) Administratorii de infrastructură și ENIM monitorizează și analizează periodic piețele transporturilor pentru a-și fundamenta strategia de afaceri generală, gestionarea capacităților și a situațiilor de urgență, precum și deciziile de investiții. Administratorii de infrastructură comunică rezultatele acestei analize altor părți interesate în scopuri similare, inclusiv coordonatorilor europeni.
- (2) În sensul prezentului regulament, analiza pieței transporturilor menționată 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) ENIM efectuează un studiu al pieței europene a transporturilor care vizează transportul de călători și de mărfuri în context multimodal cel târziu până la data de [31 decembrie 2028]. Studiul abordează în special:
 - (a) previziunile privind cererea de transport de călători și de mărfuri pentru toate modurile de transport din Uniune;
 - (b) estimările privind potențialul de creștere a volumului transportului feroviar, atât de călători, cât și de mărfuri, precum și condițiile necesare pentru realizarea creșterii respective;
 - (c) dacă este posibil, o defalcare geografică a fluxurilor de transport preconizate ca o contribuție la planificarea strategică a capacităților.
- (4) ENIM se consultă cu solicitanții, cu clienții serviciilor de transport feroviar și cu asociațiile acestora, cu autoritățile publice naționale și europene cu privire la termenii de referință ai studiului, în special în ceea ce privește scopul studiului și procesul de implicare a părților interesate.
- (5) ENIM examinează și actualizează studiul după necesități și, în orice caz, cel puțin o dată la cinci ani.

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 instrument de comunicare, consultare și coordonare între părțile interesate operaționale.

- (2) Strategia privind capacitatea conține informații cu privire la dezvoltarea viitoare a infrastructurii feroviare, o perspectivă privind evoluția cererii pentru diferite servicii de transport feroviar și orice alte informații relevante referitoare la disponibilitatea și utilizarea infrastructurii feroviare.
- (3) Strategia privind capacitatea cuprinde o hartă a rutelor strategice care definește următoarele:
 - (a) acoperirea geografică a strategiei privind capacitatea menționate la articolul 16, al modelului de capacitate menționat la articolul 17 și al 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.

Harta rutelor strategice se include în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.

- (4) Administratorul de infrastructură pregătește, publică și actualizează periodic strategia privind capacitatea în conformitate cu calendarul și cu conținutul prevăzute în secțiunea 2 din anexa I.
- (5) Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la strategia privind capacitatea în conformitate cu articolul 13 și coordonează strategiile privind capacitatea cu alți administratori de infrastructură în conformitate cu articolul 14.

Articolul 17

Modelul de capacitate

- (1) Administratorul infrastructurii stabilește un model de capacitate care perfecționează strategia privind capacitatea pe baza rezultatelor activităților de consultare și de coordonare menționate la articolele 13 și 14.

Modelul de capacitate trebuie să sprijine 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 instrument de comunicare, de consultare și de coordonare a planificării strategice a capacităților între părțile interesate operaționale.

- (2) Modelul de capacitate furnizează cel puțin informații despre volumul total al capacității disponibile pe fiecare tronson de rețea, despre cotele de capacitate rezervate pentru diferite segmente ale serviciilor de transport feroviar și despre restricțiile de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură. Administratorii de infrastructură pregătesc și publică modelul de capacitate pentru fiecare perioadă de valabilitate a graficului de circulație și actualizează periodic modelul de capacitate în conformitate cu conținutul și cu calendarul prevăzute în secțiunile 1 și 2 din anexa I.
- (3) Administratorii de infrastructură documentează și, după caz, justifică orice divergență între modelul de capacitate și strategia privind capacitatea referitoare la aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație. Dacă este necesar, strategia

privind capacitatea este revizuită în funcție de evoluțiile înregistrate de la adoptarea strategiei privind capacitatea sau de la ultima actualizare a acesteia.

- (4) Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții cu privire la modelul de capacitate în conformitate cu articolul 13 și coordonează strategiile privind capacitatea cu alți administratori de infrastructură în conformitate cu articolul 14.

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 trebuie să constituie baza pentru alocarea capacităților.

- (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 pregătesc planul de furnizare a capacităților pe baza rezultatelor procesului de planificare strategică a capacităților menționat la articolele 11-17 și în secțiunile 1 și 2 din anexa I.

Administratorii de infrastructură documentează și, după caz, justifică orice divergență între planul de furnizare a capacităților și modelul de capacitate referitor 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.

- (5) Capacitățile planificate în prealabil sunt prezentate în planul de furnizare a capacităților sub formă de obiecte de capacitate, astfel cum se menționează 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) Sub rezerva alineatului (7), planul de furnizare a capacităților trebuie să cuprindă următoarele elemente:

- (a) capacitatea disponibilă pentru alocare solicitanților pentru perioada de valabilitate a graficului de circulație la care se referă planul de furnizare a capacităților:

- (i) capacitățile care nu au fost planificate în prealabil de administratorul de infrastructură;
- (ii) capacitățile care au fost planificate în prealabil de administratorul de infrastructură;
- (b) capacitățile care nu sunt disponibile pentru a fi alocate solicitanților:
 - (i) capacitățile rezervate pentru lucrări de infrastructură cu impact comercial și operațional semnificativ asupra solicitanților și a întreprinderilor feroviare, astfel cum se menționează în secțiunea 3 din anexa I;
 - (ii) capacitățile rezervate pentru intervale de timp regulate care permit programarea lucrărilor de infrastructură cu impact redus într-o etapă ulterioară;
 - (iii) capacitățile deja alocate prin acorduri-cadru în conformitate cu articolul 31 sau prin procesul de planificare continuă multianuală în conformitate cu articolul 33;
 - (iv) capacitățile rezervate altor scopuri decât cele prevăzute la punctele (i), (ii) și (iii), care sunt indicate în mod clar de administratorul de infrastructură.

Planul de furnizare a capacităților trebuie să indice restricțiile aplicabile utilizării infrastructurii specializate menționate la articolul 24.

- (7) Administratorii de infrastructură includ în planul de furnizare a capacităților elementele enumerate la alineatul (6) litera (b) pentru infrastructura feroviară pe care o administrează.

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

Administratorii de infrastructură pot include în planul de furnizare a capacităților elementele menționate la alineatul (6) și pentru alte linii și noduri ale rețelei pe care o administrează.

- (8) Atunci când planifică în prealabil capacitățile în conformitate cu alineatul (6) litera (a) punctul (ii), administratorii de infrastructură respectă principiile prevăzute la articolul 8 alineatul (4).

Administratorii de infrastructură planifică în prealabil capacitățile pe baza orientărilor strategice ale statelor membre în conformitate cu articolul 11 alineatul (3), a rezultatelor consultării solicitanților în conformitate cu articolul 13 și a coordonării dintre administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 14.

- (9) Organismul de reglementare analizează planul de furnizare a capacităților și poate lua o decizie prin care să solicite administratorului de infrastructură să modifice planul respectiv. Decizia organismului de reglementare trebuie să țină seama de orice aviz sau recomandare a ENIM, în cazul în care un astfel de aviz sau o astfel de recomandare a fost furnizat(ă).
- (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 rute alternative care să permită redirecționarea traficului în cazul indisponibilității liniilor incluse în rețeaua TEN-T centrală și în rețeaua TEN-T centrală extinsă, astfel cum se prevede la articolul 6 și în anexa I la [noul Regulament TEN-T];
 - (b) o planificare orientativă a capacităților de infrastructură disponibile pe rutele alternative desemnate în conformitate cu litera (a), 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;
 - (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 securitatea 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 în conformitate cu alineatul (2) litera (a) și planificarea orientativă a

capacităților pe liniile alternative în conformitate cu alineatul (2) litera (b), se includ în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților.

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

Articolul 20

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

- (1) Administratorii de infrastructură alocă capacitățile planificate în prealabil incluse în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18 prin intermediul unor criterii și proceduri transparente și nediscriminatorii.
- (2) Obiectele de planificare a capacităților definesc caracteristicile și proprietățile diferitelor tipuri de capacități planificate în prealabil, inclusiv capacitățile disponibile pentru cererile solicitanților, capacitățile rezervate pentru lucrările de infrastructură și capacitățile deja alocate. Aceste caracteristici și proprietăți trebuie să includă toate aspectele relevante pentru anumite tipuri de capacități planificate în prealabil, cum ar fi ruta, orarul, viteza minimă garantată sau necesară, compatibilitatea tehnică dintre materialul rulant și infrastructură, parametrii și numărul de sloturi incluse.
- (3) ENIM elaborează un cadru comun pentru criteriile și procedurile menționate la alineatul (1) și îl include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Acest cadru comun trebuie să asigure un echilibru între beneficiile rezervării de capacități pentru anumite tipuri de servicii de transport feroviar sau procese de alocare și necesitatea de a asigura flexibilitatea pentru a răspunde nevoilor pieței în ceea ce privește alocarea capacităților. În acest scop, cadrul comun prevede posibilitatea 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.
- (4) ENIM elaborează și adoptă specificații formale pentru obiectele de planificare a capacităților într-un format lizibil pentru om și prelucrabil automat. ENIM include aceste specificații în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Pe baza experienței sale în aplicarea prezentului articol, ENIM furnizează Comisiei informații cu privire la posibilele modificări ale specificațiilor tehnice de interoperabilitate, astfel cum sunt prevăzute în Directiva (UE) 2016/797 și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective, în conformitate cu articolul 62 alineatul (3) din prezentul regulament.

Articolul 21

Infrastructură foarte utilizată și saturată

- (1) Administratorii de infrastructură declară fără întârziere un element al infrastructurii fie ca fiind foarte utilizat, fie ca fiind saturat dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:
 - (a) utilizarea capacităților a depășit valorile-limită pentru infrastructura foarte utilizată sau pentru infrastructura saturată în cursul perioadelor de referință

prevăzute la punctul 1 din anexa II în perioada anterioară sau actuală 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;
 - (c) lucrările de infrastructură care conduc la restricții de capacitate programate în conformitate cu articolul 10 au ca rezultat faptul că capacitățile devin reduse.
- (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 contradictorii prezentate în vederea alocării pe parcursul graficului de circulație nu constituie un motiv pentru declararea unui element al infrastructurii ca fiind foarte utilizat sau saturat, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (1).
 - (4) În cazul în care infrastructura a fost declarată saturată, administratorul de infrastructură efectuează o analiză a capacității, conform articolului 22, dacă nu a fost deja introdus un plan de sporire a capacității, astfel cum se prevede la articolul 23.
 - (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.
 - (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 reduse pe baza unor criterii transparente și obiective. Procedura respectivă este pusă în aplicare în conformitate cu articolul 8 din prezentul regulament și este prevăzută, împreună cu criteriile aplicabile, în documentul de referință al rețelei.
 - (7) Administratorii de infrastructură indică infrastructura declarată ca fiind foarte utilizată sau saturată în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.
 - (8) Procedurile care trebuie urmate și criteriile care trebuie utilizate în cazul în care infrastructura este saturată sunt stabilite în documentul de referință al rețelei și respectă toate măsurile și criteriile adoptate în conformitate cu alineatul (7).
 - (9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica anexa II, pentru a asigura o gestionare eficientă a capacităților pe infrastructura foarte utilizată și saturată și pentru a reflecta preocupările operaționale ale administratorilor de infrastructură și ale solicitanților, ținând seama de experiența ENIM, a administratorilor de infrastructură, a solicitanților și a altor părți interesate operaționale, a organismelor de reglementare și a ENRB în punerea în aplicare a prezentului articol.

Articolul 22

Analiza capacității în cazul infrastructurii foarte utilizate sau saturate

- (1) Administratorul de infrastructură efectuează o analiză a capacității în termen de șase luni de la declararea infrastructurii ca fiind foarte utilizată sau saturată.

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 capacități 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 redirecționare, 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.

Administratorul de infrastructură face public rezultatul analizei capacității. ENIM se asigură că aceste publicări sunt ușor accesibile.

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

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.

Planul de sporire a capacității trebuie să identifice:

- (a) cauzele saturării;
- (b) evoluția probabilă a traficului;
- (c) constrângerile la care este supusă dezvoltarea infrastructurii;
- (d) variantele și costurile sporirii capacității, inclusiv 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.

Planul poate necesita aprobarea prealabilă a statului membru respectiv.

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

Coordonatorul european al coridorului european de transport în cauză ține seama de planul de sporire a capacității în planul său de lucru menționat la articolul 53 din [noul Regulament TEN-T].

- (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 în temeiul 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 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) Infrastructura desemnată în temeiul alineatului (2) se indică în documentul de referință al rețelei, în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797, în strategia privind capacitatea, în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților.

Articolul 25

Împărțirea capacităților de infrastructură pe baza unor criterii socioeconomice și de mediu

- (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 împarte 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 articolul 8.

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

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 utilizare a infrastructurii feroviare în schimbul unui tarif, conform prevederilor din capitolul IV secțiunea 2 din Directiva 2012/34/UE.

Administratorii de infrastructură alocă solicitanților dreptul de utilizare a capacităților de infrastructură 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.

- (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 legislația statelor membre.
- (5) 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 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) 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 suplimentară de capacități.
- 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.

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.
- (2) Solicitanții au dreptul de a cere drepturi de capacitate multi-rețea și de a primi răspunsuri la aceste cereri într-un singur loc și printr-o singură operațiune. Administratorii de infrastructură cooperează la alocarea capacităților pentru serviciile de transport feroviar multi-rețea, inclusiv, în special, pentru serviciile de transport feroviar internaționale de marfă și pentru serviciile de transport feroviar internaționale de călători.
- Administratorii de infrastructură alocă și gestionează drepturile de capacitate multi-rețea în conformitate cu articolul 28.
- (3) Administratorii de infrastructură respectă confidențialitatea comercială a informațiilor care le-au fost comunicate.
- (4) Administratorii de infrastructură alocă capacitățile de infrastructură prin intermediul instrumentelor digitale și al serviciilor digitale în conformitate cu articolul 62.

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

- (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 stabilit în documentul de referință al rețelei, cu excepția cazului în care acest lucru s-a datorat unor cauze fără caracter economic independente de voința solicitantului. ENIM definește intervalele pentru acest prag și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.
- Organismul de reglementare monitorizează aplicarea transparentă și nediscriminatorie a prezentului alineat și investighează orice plângere primită.
- (7) În cazul în care administratorul de infrastructură anulează, în conformitate cu alineatul (6), drepturile de capacitate multi-rețea, organismul de reglementare responsabil cu administratorul de infrastructură respectiv informează organismele de reglementare relevante și ENRRB.

Articolul 28

Coordonarea alocării drepturilor de capacitate multi-rețea

- (1) În cazul în care administratorul de infrastructură primește o cerere de drepturi de capacitate multi-rețea în temeiul articolului 27 alineatul (2), acesta se coordonează cu ceilalți administratori de infrastructură vizați în conformitate cu articolul 53.
- (2) Coordonarea asigură în special:
 - (a) desemnarea unui punct unic de contact responsabil cu comunicarea cu solicitantul în legătură cu cererea de acordare a dreptului de capacitate multi-rețea, care este notificat solicitantului fără întârziere după primirea cererii;
 - (b) respectarea de către dreptul de capacitate multi-rețea 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 multi-rețea, 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 multi-rețea alocate, în conformitate cu secțiunea 4, în vederea asigurării integrității drepturilor de capacitate multi-rețea în orice moment.

În cazul în care administratorii de infrastructură nu desemnează un punct unic de contact, administratorul de infrastructură pe a cărui rețea se află primul loc de plecare are responsabilitatea de a acționa ca punct unic de contact pentru cererile de capacitate specifice.

- (3) Administratorii de infrastructură nu acordă drepturi de capacitate de o calitate inferioară ca răspuns la cererile de drepturi de capacitate multi-rețea în comparație cu cererile de capacitate referitoare la o singură rețea.

- (4) În ceea ce privește compensația pentru modificările aduse drepturilor de capacitate menționată la articolul 40, un drept de capacitate multi-rețea este considerat un drept de capacitate unic. În special, o anulare ca urmare a unui caz de forță majoră într-o rețea este considerată anulare ca urmare a unui caz de forță majoră pentru dreptul de capacitate respectiv de-a lungul întregii rute acoperite de acesta.
- (5) ENIM definește procedurile și metodele detaliate de punere în aplicare a prezentului articol și cerințele minime de calitate menționate la alineatul (2) litera (b) și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Articolul 29

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

- (1) Operatorii de infrastructuri de servicii care furnizează informații orientative cu privire la capacitatea disponibilă a infrastructurii de servicii în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei¹² cooperează cu administratorii de infrastructură pentru ca aceștia să ofere trase care să includă capacitatea infrastructurii feroviare. Alți operatori de infrastructuri de servicii pot încheia un acord cu administratorii de infrastructură pentru furnizarea în comun a capacităților.
- (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 pentru capacități din infrastructura feroviară care îndeplinește 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, la cerere sau în timp real, dacă este necesar, informații în format digital cu privire la capacitățile disponibile, în conformitate cu articolul 62.
- (6) În sensul prezentului articol și în conformitate cu articolul 62, ENIM furnizează orientări cu privire la cerințele funcționale și tehnice pentru schimbul de informații între operatorii de infrastructuri feroviare și administratorii de infrastructură în sensul prezentului articol. Fără a se aduce atingere articolului 2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177, operatorii de infrastructuri de servicii pot cere să fie scutiți de la aplicarea prezentului articol. Aceste cereri se adresează organismului de reglementare și trebuie să fie motivate în mod corespunzător. Organismele de reglementare pot decide să prelungească o scutire în cazuri justificate în mod corespunzător.
- (7) ENRRB monitorizează aplicarea alineatului (7) și oferă recomandări cu privire la criteriile care trebuie utilizate pentru evaluarea cererilor de scutire.

¹² Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177 al Comisiei din 22 noiembrie 2017 privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe (JO L 307, 23.11.2017, p. 1).

Articolul 30

Graficul de circulație

- (1) Administratorii de infrastructură stabilesc un nou grafic de circulație înainte de începutul fiecărei perioade de valabilitate a graficului de circulație. Durata perioadei de valabilitate a graficului de circulație este de un an.

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

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. Fără a se aduce atingere articolelor 101, 102 și 106 din TFUE, administratorul de infrastructură alocă aceste capacități prin acorduri-cadru încheiate cu solicitantul respectiv, sub rezerva alineatelor (3) și (4).

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.

- (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.
- (3) Administratorii de infrastructură încheie acorduri-cadru numai în cazul în care dreptul de capacitate solicitat este în concordanță cu documentele de planificare ale planificării strategice a capacităților menționate la articolul 11 alineatul (2). Administratorii de infrastructură indică în aceste documente de planificare capacitatea pe care intenționează să o rezerve pentru alocare prin acorduri-cadru.
- (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 termenilor lor pentru a facilita o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare, fără a se aduce atingere articolului 39 și articolului 40.

- (6) Modificările aduse drepturilor de capacitate alocate prin acorduri-cadru fac obiectul unei compensații în conformitate cu articolul 40, cu excepția situației menționate la alineatul (5).
- (7) Acordurile-cadru acoperă, în principiu, perioada indicată în secțiunea 5 din anexa I. Administratorul de infrastructură poate conveni o perioadă mai scurtă sau mai lungă în cazuri specifice. Orice perioadă mai lungă decât perioada indicată la punctul 5 din anexa I trebuie să fie justificată prin cerința efectuării unor investiții specifice de către entitățile nou intrate pe piață sau prin noutatea substanțială a serviciului.
- (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 și de întreprinderile feroviare și pe baza activităților ENRRB, Comisia poate adopta un act de punere în aplicare prin care să stabilească detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmărite pentru aplicarea uniformă a prezentului articol și a articolului 33. Respectivile 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 prima versiune operațională a graficului de circulație 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 alineatelor (5) și (6). Administratorul de infrastructură ia în considerare, în măsura posibilului, toate constrângerile asupra solicitanților, inclusiv efectul economic asupra activității acestora.

- (3) În cazul unui conflict între două sau mai multe cereri de capacitate, administratorii de infrastructură încearcă mai întâi să soluționeze conflictul prin mecanismul de consultare consensuală menționat la articolul 36.
- (4) În cazul în care mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor menționat la alineatul (3) nu a soluționat conflictul privind capacitățile, administratorii de infrastructură aplică mecanismul formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37.
- (5) În conformitate cu articolul 18 și cu articolul 20, administratorul de infrastructură acordă prioritate cererilor care sunt în concordanță cu capacitățile planificate în prealabil definite în planul de furnizare a capacităților. Ca urmare, administratorul de infrastructură poate fie să accepte, fie să refuze cererile care nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților.
- Atunci când acceptă cereri care nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților, administratorul de infrastructură urmărește să mențină echilibrul general între elementele planului de furnizare a capacităților enumerate la articolul 18 alineatul (6).
- Atunci când refuză cereri care nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților, administratorul de infrastructură informează fără întârziere solicitantul în cauză cu privire la intenția sa de a refuza o cerere. Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare.
- (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) Administratorul de infrastructură ia în considerare cererile depuse după termenul inițial și înainte de termenul final prevăzut la punctul 4 din anexa I. În astfel de cazuri, administratorii de infrastructură alocă drepturile de capacitate în conformitate cu secțiunea 4 punctul 2 din anexa I.
- (9) Pentru cererile privind graficul de circulație primite după termenul inițial, care nu pot fi soluționate nici cu capacitățile reziduale rezervate graficului de circulație, nici cu capacitățile neplanificate disponibile, administratorul de infrastructură încearcă să ofere alternative pe un itinerar diferit.
- (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 de transport feroviar 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 în conformitate cu termenele stabilite la punctul 6 din anexa I. Administratorii de infrastructură rezervă capacități în acest scop în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18.
- (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 la punctul 6 din anexa I.

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

- (3) Fără a se aduce atingere articolului 18, administratorii de infrastructură alocă capacitățile rezervate pentru procesul de planificare continuă pe baza principiului de alocare prevăzut în secțiunea 5 punctul 2 din anexa I.
- (4) În conformitate cu normele și procedurile prevăzute la articolul 20, administratorii de infrastructură pot refuza alocarea capacităților pentru cererile de planificare continuă dacă cererile nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților adoptat în conformitate cu articolul 18. Refuzul se comunică fără întârziere solicitantului. Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare.
- (5) Administratorii de infrastructură informează organismul de reglementare cu privire la toate cererile de capacitate primite care nu corespund parametrilor capacităților disponibile, astfel cum sunt definiți în planul de furnizare a capacităților, indiferent dacă acestea au fost acceptate sau refuzate. Pe baza acestor informații, organismul de reglementare emite un aviz cel puțin o dată la doi ani, prin care poate recomanda administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate.
- (6) În urma unei notificări adresate organismului de reglementare sau în urma unei recomandări din partea organismului de reglementare, administratorul de infrastructură refuză cererile de planificare continuă, dacă acestea au caracter repetitiv și îndeplinesc caracteristicile capacității care este alocată în mod normal prin acorduri-cadru în conformitate cu articolul 31. Organismul de reglementare informează ENRRB cu privire la astfel de decizii și recomandări, iar ENRRB 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) Administratorii de infrastructură programează cât mai curând restricțiile de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură care nu sunt incluse în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18.
- (2) 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) 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, solicitantul sau solicitanții în cauză au dreptul la compensația menționată la articolul 40.
- (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.

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) Atunci când programează lucrările de infrastructură în conformitate cu prezentul articol, administratorii de infrastructură respectă calendarul prevăzut în secțiunea 3 din anexa I.
- (6) Administratorii de infrastructură includ toate restricțiile de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților, indiferent de momentul în care sunt programate acestea.

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 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 27 alineatul (3) 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 pentru serviciile de transport feroviar intern sunt stabilite în documentul de referință al rețelei.
- (5) În cazul în care cererile de capacități de infrastructură nu pot fi soluționate fără coordonare, administratorul de infrastructură încearcă să trateze toate cererile pe baza acestei coordonări.
- (6) Fără a se aduce atingere căilor de atac existente și articolului 56 din Directiva 2012/34/UE, în cazul conflictelor legate de alocarea capacităților de infrastructură, statele membre se asigură că este pus la dispoziție un sistem de soluționare a conflictelor pentru soluționarea promptă a acestor conflicte. Sistemul respectiv trebuie să fie prevăzut în documentul de referință al rețelei pentru cererile de capacitate pentru serviciile de transport feroviar intern. În cazul în care se aplică acest sistem, trebuie luată o decizie în termen de 10 zile lucrătoare.
- (7) În cazul cererilor de capacitate multi-rețea, mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor prevăzut la alineatele (1), (2) și (3) se aplică în conformitate cu articolul 53 și implică coordonatorul rețelei.
- (8) ENIM elaborează orientări pentru mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor cu privire la cererile de capacitate multi-rețea și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.

Articolul 37

Mecanismul formal de soluționare a conflictelor pe baza unor criterii socioeconomice și de mediu

- (1) În cazul în care mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36 nu a soluționat conflictul de capacitate, administratorii de infrastructură alocă capacitățile de infrastructură în conformitate cu articolul 8.
- (2) În contextul procesului formal de soluționare a conflictelor, cererile de drepturi de capacitate multi-rețea sunt luate în considerare în întregime. În cazul în care, în conformitate cu articolul 8 alineatul (6), se aplică parametri naționali diferiți, parametrii respectivi se utilizează pentru secțiunile respective.
- (3) În cazul unor cereri de capacitate contradictorii care implică servicii de transport feroviar cu profil socioeconomic și caracteristici similare, administratorul de

infrastructură alocă capacități pe baza unei licitații sau într-un mod care oferă acces unui număr cât mai mare de solicitanți. Cea de-a doua metodă se aplică sub rezerva aprobării de către organismul de reglementare.

Articolul 38

Calendarul proceselor de alocare a capacităților

- (1) Administratorul de infrastructură și solicitanții respectă calendarul proceselor de alocare a capacităților prevăzut în secțiunile 4, 5, 6 și 7 din anexa I.
- (2) Administratorii de infrastructură pot stabili, pentru calendarul procesului de alocare a 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.
- (3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica secțiunile 4, 5, 6 și 7 din anexa I cu scopul 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

Modificarea 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 cere moment modificări ale capacităților alocate. Anularea este considerată un tip specific de modificare.

În cazul modificării 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 și solicitanții limitează cât mai mult modificările drepturilor de capacitate după alocare, în conformitate cu obiectivele prevăzute la articolul 2 alineatul (3).
- (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.

Administratorii de infrastructură pot indica termene diferite pentru alocarea drepturilor de capacitate într-o singură rețea și pentru alocarea drepturilor de capacitate multi-rețea. Administratorii de infrastructură furnizează informații privind timpul necesar pentru construirea unei trase în documentul de referință al rețelei.

Această perioadă nu trebuie să depășească termenele indicate în secțiunea 8 din anexa I.

- (4) Normele și procedurile care trebuie aplicate în cazul modificării unui drept de capacitate trebuie să ia în considerare impactul modificării dreptului de capacitate asupra solicitantului din punct de vedere operațional și comercial. În acest scop, modificările sunt clasificate în funcție de impactul lor în conformitate cu alineatul (8) de la prezentul articol și generează niveluri diferite ale compensației menționate la articolul 40.

- (5) În cazul modificării unui drept de capacitate multi-rețea, 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 multi-rețea este responsabil de procesul de coordonare a alocării unui drept de capacitate multi-rețea 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 multi-rețea alternativ, fie în informația că nu este disponibil niciun drept de capacitate alternativ.

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

- (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 termenele prevăzute în secțiunea 8 din anexa I. În cazul în care acest lucru nu este posibil, administratorul de infrastructură furnizează solicitantului informații relevante care să îi permită să depună o nouă cerere de capacitate de infrastructură. Dacă este cazul, informațiile respective trebuie să facă trimitere la planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18 și la planul pentru situații de urgență menționat la articolul 19.

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

Aceste proceduri armonizate fac distincție între modificările care au un impact major asupra solicitanților și a întreprinderilor feroviare din punct de vedere comercial și operațional și modificările cu impact minor. Criteriile care trebuie utilizate pentru a clasifica o modificare drept majoră țin seama, printre altele, de capacitatea întreprinderii feroviare de a presta serviciul în conformitate cu obligațiile sale contractuale, de întârzierile la plecare sau de modificările aduse rutei care duc la creșterea distanței, a duratei călătoriei, a tarifelor de acces la calea ferată sau a altor costuri conexe, precum și de pragurile pentru aceste modificări. În cazul modificărilor cu impact major se aplică criterii mai stricte.

- (9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica secțiunea 8 din anexa I în vederea asigurării unor procese eficiente de adaptare și de reprogramare, ținând seama de considerentele de planificare, operaționale, tehnice și comerciale ale părților interesate în cauză.

Compensația pentru modificarea drepturilor de capacitate

- (1) În cazul în care administratorul infrastructurii sau un solicitant nu își îndeplinește angajamentele cu privire la un drept la capacitate alocat și dacă aceasta duce la o modificare care este clasificată ca fiind majoră în conformitate cu articolul 39, partea care inițiază modificarea plătește o compensație celeilalte părți.
- (2) Compensația menționată la alineatul (1) nu este datorată în cazuri de forță majoră.
- (3) În urma consultării cu ENRRB, ENIM definește condiții armonizate pentru situațiile care conduc la compensații. Aceste condiții țin seama de normele prevăzute la articolul 39 alineatele (4) și (8). ENIM include aceste condiții în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. ENRRB publică un aviz privind condițiile definite de ENIM.
- (4) După aprobarea organismului de reglementare, administratorii de infrastructură stabilesc în documentul de referință al rețelei nivelurile compensației care trebuie plătite de solicitanți.

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

Nivelurile compensației trebuie să fie de așa natură încât să ofere stimulente eficace administratorului de infrastructură și solicitanților pentru a respecta utilizarea planificată a capacităților și pentru a reduce la minimum perturbările. Aceste niveluri trebuie să fie proporționale și nediscriminatorii.

Administratorii de infrastructură și organisme de reglementare pot stabili niveluri diferite ale compensației în funcție de impactul modificării și de măsura în care capacitățile pot fi realocate și utilizate de un alt solicitant. Aceste niveluri trebuie să țină seama, în special, de normele prevăzute la articolul 39 alineatele (4) și (8), de timpul rămas după ce modificarea a fost solicitată sau a avut loc până la momentul cursei trenului și de rata de utilizare a infrastructurii feroviare inclusă în dreptul de capacitate.

- (5) În cazul drepturilor de capacitate multi-rețea, obligația de a plăti compensația solicitantului se aplică administratorului sau administratorilor de infrastructură care sunt responsabili de modificarea dreptului de capacitate, luând în considerare dreptul de capacitate în ansamblul său și, în cazul în care sunt responsabili mai mulți administratori de infrastructură, raportul dintre lungimea rețelelor lor în cadrul dreptului de capacitate respectiv. Compensația pentru întregul drept de capacitate nu trebuie să depășească compensația datorată pentru dreptul de capacitate alocat de către administratorul de infrastructură înmulțită cu trei.
- (6) Organismele de reglementare decid cu privire la conflictele legate de motivul modificării unui drept de capacitate sau de o întârziere a compensației și iau o decizie fără întârziere și în termen de o lună de la colectarea tuturor informațiilor necesare pentru a evalua cauza modificării. Organismele de reglementare informează ENRRB și se pot consulta cu ENRRB cu privire la astfel de decizii. ENRRB se asigură că deciziile respective sunt coerente și se bazează pe principii general recunoscute.

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

Articolul 41

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 în conformitate cu cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44, 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 procesului de alocare simultană a capacităților și la principiul „primul sosit, primul servit”.
- În cazul în care se aplică procesul de alocare simultană, ENIM furnizează orientări privind procedurile care trebuie aplicate și care implică, după caz, aplicarea procesului de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36 și a procesului formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37. ENIM include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6.
- (3) Atunci când reprogramează, administratorii de infrastructură nu modifică în mod unilateral și nu anulează drepturile de capacitate existente în scopul gestionării perturbărilor. Cu toate acestea, pe baza experienței organismelor de reglementare, a administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare și pe baza activităților desfășurate de ENIM și de ENRRB, Comisia poate adopta un act de punere în aplicare prin care să stabilească criteriile și procedurile de reprogramare, inclusiv modificările unilaterale ale drepturilor de capacitate alocate de către administratorii de infrastructură în scopul gestionării perturbărilor rețelei. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3).
- (4) Administratorii de infrastructură și solicitanții pot încheia, în mod voluntar, acorduri care prevăd înlocuirea anumitor drepturi de capacitate în cazul unei perturbări a rețelei. Aceste acorduri trebuie să fie specificate în planul de urgență menționat la articolul 19.
- (5) În cazul unei perturbări a rețelei care afectează traficul în mai multe rețele, administratorii de infrastructură în cauză coordonează alocarea capacităților alternative în conformitate cu articolul 53 și cu cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.

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) În cazul unor situații de criză de amploare, atât în sectorul transporturilor, cât și în afara acestuia, statele membre pot pune în aplicare măsuri care derogă de la normele aplicabile în situații normale, în conformitate cu articolul 47. În astfel de situații și după caz, administratorii de infrastructură adoptă și aplică norme și proceduri speciale, sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 47.
- (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 traficului feroviar, ținând seama de necesitățile tuturor tipurilor de transport. Principiile pot include norme de prioritate pentru gestionarea diferitelor tipuri de trafic și procedurile, criteriile și obiectivele specifice care trebuie aplicate într-o abordare bazată pe optimizare, care se bazează pe optimizarea unei funcții-țintă, cum ar fi reducerea la minimum a minutilor 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, Comisia pune în aplicare un plan de urgență în conformitate cu articolul 19. În cazul unei perturbări care are un impact potențial asupra traficului transfrontalier, administratorii de infrastructură în cauză cooperează între ei pentru a restabili transfrontalier normal, în conformitate cu cadrul european de coordonare a gestionării traficului, perturbărilor și crizelor menționat la articolul 44.
- (4) Atunci când stabilesc normele și procedurile menționate la alineatul (1), administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de cadrul european de coordonare a gestionării traficului, perturbărilor și crizelor menționat la articolul 44. Acestea explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la normele și procedurile comune stabilite în cadrul european de coordonare a gestionării traficului, perturbărilor și crizelor.
- (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) Statele membre pot cere întreprinderilor feroviare să se implice în asigurarea aplicării și în monitorizarea conformității lor cu standardele și normele de siguranță.

Articolul 44

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

- (1) ENIM elaborează și adoptă un cadru european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, perturbărilor și crizelor în conformitate cu articolul 42 până la data de [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament].
- ENIM elaborează cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, în cooperare cu părțile interesate operaționale și cu alte părți interesate, prin intermediul procesului de consultare menționat la articolul 54, ținând seama de activitatea întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, instituită prin titlul IV din Regulamentul (UE) nr. 2021/2085.
- (2) Cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor oferă orientări pentru coordonarea dintre

administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alte părți interesate operaționale.

- (3) În special, cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor cuprinde elementele enumerate în anexa V.

Articolul 45

Coordonarea gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor

Administratorii de infrastructură coordonează gestionarea traficului în conformitate cu articolul 53 și pe baza cadrului 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, întreprinderile feroviare 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.

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 incidentul are sau este probabil să aibă un impact asupra mai multor rețele, administratorul infrastructurii în care a avut loc incidentul declară o perturbare multi-rețea și coordonează acțiunile în conformitate cu articolele 44, 45 și 53.
- (3) ENIM definește o metodă armonizată pentru estimarea duratei probabile și a impactului probabil al perturbărilor rețelei și o include în cadrul european de coordonare a gestionării traficului și a gestionării crizelor menționat la articolul 44.

- (4) Administratorul de infrastructură informează cât mai curând posibil părțile interesate cu privire la indisponibilitatea capacităților de infrastructură, în special ca urmare a unui incident.

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 și se consultă cu părțile interesate operaționale în conformitate cu articolul 54 și raportează către ENIM și Organismul de evaluare a performanței.
- (6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica anexa VI în vederea asigurării unei gestionări eficiente și eficiente a perturbărilor rețelei, ținând seama de considerentele de planificare, operaționale, tehnice și comerciale ale părților interesate în cauză.

Articolul 47

Situații de criză

- (1) În cazul unor crize legate de siguranța publică, epidemii sanitare, dezastre naturale, crize de mediu, de apărare și de securitate, care au sau se preconizează că vor 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 compensație;
- (b) principii, norme și proceduri alternative pentru gestionarea capacităților, în special pentru alocarea capacităților de infrastructură reduce;
- (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 existente elaborate în conformitate cu articolul 19. Statul membru respectiv coordonează aceste măsuri de urgență cu alte state membre.

- (2) Statul membru în cauză informează fără întârziere Comisia și ENIM cu privire la decizia sa de a aplica măsuri de urgență și prezintă o justificare și o descriere a măsurilor respective, precum și durata preconizată a aplicării lor. Dacă este cazul, statele membre notifică, de asemenea, Comisia și birourile centrale de legătură, astfel cum se prevede la articolul 8 din [Regulamentul privind un instrument pentru situații de urgență pe piața unică].
- (3) Administratorul de infrastructură desemnează un punct focal în sensul articolului 60, care 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 articolele 53 și 54. 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) La cererea Comisiei, organismele de reglementare și ENRRB transmit Comisiei avizul lor cu privire la măsurile de urgență în termenul stabilit de aceasta. Comisia poate adopta decizii prin care să solicite unui stat membru să abroge măsurile de urgență, dacă se consideră că acestea nu sunt necesare.
- (6) Statele membre furnizează informații actualizate atunci când este necesar sau la cererea Comisiei. Statele membre furnizează toate informațiile solicitate de Comisie cu privire la măsurile de urgență în termenele stabilite de aceasta.
- (7) Autoritățile publice responsabile cu gestionarea situațiilor de criză, inclusiv armata, agențiile de protecție civilă și altele, pot organiza exerciții de simulare a situațiilor de criză care intră în domeniul de aplicare al prezentului articol. În astfel de cazuri, administratorul de infrastructură alocă capacitățile în funcție de necesități, inclusiv anulează drepturile de capacitate alocate dacă este necesar. Autoritățile publice în cauză acordă compensații solicitanților în cauză în conformitate cu articolul 40.

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 rezultatele serviciilor de infrastructură feroviară ținând seama de obiectivele generale prevăzute la articolul 2 din prezentul

regulament. Administratorii de infrastructură feroviară monitorizează, de asemenea, rezultatele serviciilor de transport feroviar.

- (2) În acest scop, administratorii de infrastructură își stabilesc propriile obiective de performanță în planul menționat la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE, ținând seama de orice obiective stabilite în acordurile de natură contractuală menționate la articolul 30 din directiva respectivă. Aceștia instituie și efectuează proceduri de monitorizare și raportare cu privire la progresele înregistrate în atingerea obiectivelor, de identificare a cauzelor deficiențelor de performanță împreună cu părțile interesate operaționale și de concepere și punere în aplicare a unor măsuri de remediere în vederea îmbunătățirii performanței. Aceste proceduri trebuie să țină seama de cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament. Administratorii de infrastructură explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la procedurile comune stabilite în cadrul european de evaluare a performanței.
- (3) ENIM cooperează cu coordonatorii europeni în ceea ce privește evaluările performanței în conformitate cu cerințele operaționale pentru coridoarele europene de transport prevăzute la articolul 18 din [noul Regulament TEN-T].

Articolul 50

Cadrul european de evaluare a performanței

- (1) ENIM instituie și pune în aplicare, până la data de [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], un cadru european de evaluare a performanței. Acest cadru trebuie să țină seama în special de principiile definite la articolul 2 alineatul (3), la articolul 8 alineatul (4) și la articolul 42 alineatul (3), precum și de cerințele operaționale, de obiectivele de performanță și de valorile-țintă stabilite la [articolul 18 din noul Regulament TEN-T].
- (2) Cadrul european acoperă 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) criterii și proceduri 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 menționate la alineatul (4).
- (3) În temeiul alineatului (2) litera (d), ENIM examinează periodic cadrul european de evaluare a performanței și rezultatele punerii sale în aplicare și propune modificări adecvate ale cadrului.
- (4) În îndeplinirea funcțiilor lor, administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de cadrul european de evaluare a performanței. În special, administratorii de infrastructură includ obiectivele definite în conformitate cu alineatul (2) litera (c) de la prezentul articol în planul de afaceri menționat la

articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE. Printre aceste obiective se numără valorile-țintă stabilite la [articolul 18 alineatul (1) literele (a) și (b) din noul Regulament TEN-T].

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

Articolul 51

Raportul european de evaluare a performanței

- (1) Fără a se aduce atingere articolului 15 din Directiva 2012/34/UE și articolului 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei¹³, ENIM întocmește și publică, până la data de [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], un raport european de evaluare a performanței pe baza cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament și îl actualizează în fiecare an.
- (2) Organismul de evaluare a performanței elaborează o secțiune separată a raportului în care prezintă performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, recomandări privind aspectele legate de performanță care trebuie abordate cu prioritate și recomandări privind măsuri de îmbunătățire a performanței.
- (3) Raportul de evaluare a performanței trebuie să acopere cel puțin liniile incluse în coridoarele europene de transport menționate în Regulamentul [noul Regulament TEN-T] și să includă informațiile prevăzute la [articolul 53 alineatul (3) litera (g)] din regulamentul menționat. Informațiile prezentate trebuie să fie suficient de detaliate în ceea ce privește acoperirea geografică și ar trebui să acopere o perioadă de timp suficient de lungă pentru a permite interpretări semnificative.
- (4) Raportul de evaluare a performanței cuprinde o secțiune specifică privind rezultatele coordonării între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53 și privind mecanismul de consultare menționat la articolul 54 din prezentul regulament.

Articolul 52

Organismul de evaluare a performanței

- (1) În conformitate cu procedura menționată la articolul 73 alineatul (3), Comisia poate înființa sau desemna un organism imparțial și competent care să acționeze în calitate de Organism de evaluare a performanței.
- (2) Organismul de evaluare a performanței oferă consiliere Comisiei și coordonatorilor europeni cu privire la aspecte legate de performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, la cererea Comisiei sau a coordonatorilor europeni.
- (3) Organismul de evaluare a performanței îndeplinește următoarele sarcini:

¹³ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei din 7 iulie 2015 privind obligațiile de raportare ale statelor membre în cadrul monitorizării pieței feroviare (JO L 181, 9.7.2015, p. 1).

- (a) formulează recomandări pentru ENIM cu privire la stabilirea și revizuirea cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50, inclusiv cu privire la domeniile de performanță, aspectele legate de performanță care trebuie abordate în cadrul fiecărui domeniu de performanță, armonizarea metodologiilor, a proceselor, a criteriilor și a definițiilor pentru colectarea și analizarea datelor referitoare la performanță și la indicatorii de performanță;
 - (b) formulează recomandări de măsuri corective pentru ENIM, ENRRB, administratorii de infrastructură, solicitanți, organismele de reglementare, autorităților statelor membre și, după caz, alte părți interesate cu privire la gestionarea capacităților, la gestionarea traficului, la gestionarea perturbărilor și la gestionarea crizelor;
 - (c) examinează rezultatele proiectului de raport european privind performanța și elaborează secțiunea separată menționată la articolul 51 alineatul (2);
 - (d) formulează avize și recomandări referitoare la performanța serviciilor de infrastructură feroviară în legătură cu strategia indicativă de dezvoltare a infrastructurii feroviare menționată la articolul 8 alineatul (1), cu planul de afaceri menționat la articolul 8 alineatul (3), cu acordurile de natură contractuală menționate la articolul 30 alineatul (2) și cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor menționat la articolul 35 din Directiva 2012/34/UE;
 - (e) oferă consiliere coordonatorilor europeni cu privire la aspecte legate de performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar.
- (4) Destinatarii avizelor și recomandărilor menționate la alineatul (3) oferă răspunsuri Organismului de evaluare a performanței în termenele stabilite de acesta.
 - (5) ENIM, coordonatorul rețelei, administratorii de infrastructură, organismele de reglementare, ENRRB și, după caz, alte părți interesate cooperează cu Organismul de evaluare a performanței, în special prin furnizarea de informații referitoare la performanță, din proprie inițiativă sau la cererea organismului, și depun toate eforturile pentru a ține seama de recomandările acestuia în activitatea lor de management al performanței feroviare.
 - (6) Atunci când prelucrează informații furnizate de părțile interesate relevante sau de Comisie, Organismul de evaluare a performanței respectă confidențialitatea secretelor comerciale.

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 în ceea ce privește responsabilitățile și sarcinile care le sunt încredințate prin prezentul regulament.

- (2) Administratorii de infrastructură se coordonează cel puțin cu privire la aspectele prevăzute în anexa IX și respectă cerințele specifice de coordonare prevăzute la articolele menționate în aceasta.

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, implicând entitățile care sunt cele mai în măsură să obțină rezultate eficace și eficiente, în conformitate cu principiul subsidiarității;
 - (c) cooperează cu alți administratori de infrastructură prin intermediul punctelor focale desemnate menționate la articolul 60;
 - (d) implică ENIM sau coordonatorul rețelei, după caz, în chestiunile care au relevanță pentru Uniune. Coordonarea între administratorii de infrastructură poate fi pusă în aplicare la mai multe niveluri, în special în ceea ce privește chestiunile în care coordonarea este necesară atât la nivelul Uniunii, cât și într-un domeniu geografic de aplicare mai specific;
 - (e) ori de câte ori activitățile de coordonare implică mai mulți actori, desemnează o entitate principală care să raporteze către ENIM și să fie responsabilă de organizarea activităților de consultare în conformitate cu articolul 54;
 - (f) consultă cazurile ENIM dacă rezultatele convenite nu pot fi obținute în primă instanță;
 - (g) examinează desfășurarea activităților de coordonare în conformitate cu capitolul IV.
- (3) Coordonarea acoperă toate liniile și nodurile care fac parte din coridoarele europene de transport prevăzute la articolul 7 și în anexa III la [noul Regulament TEN-T].
- Administratorii de infrastructură pot extinde coordonarea la linii suplimentare, sub rezerva unui acord între toți administratorii de infrastructură în cauză.
- (4) Coordonarea între administratorii de infrastructură cu privire la alocarea drepturilor de capacitate multi-rețea în conformitate cu articolul 29 acoperă toate rețelele administratorilor de infrastructură care sunt membri ai ENIM.
- (5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a modifica anexa IX în vederea asigurării unei coordonări eficiente între administratorii de infrastructură, ținând seama de considerentele de planificare, operaționale și comerciale ale tuturor părților interesate vizate și în lumina experienței dobândite în punerea în aplicare a prezentului regulament.

Articolul 54

Mecanismul de consultare pentru chestiuni europene și transfrontaliere

- (1) ENIM elaborează, adoptă și pune în aplicare orientări pentru a asigura consultarea corespunzătoare și periodică a părților interesate și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, în cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44 și în cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50. Acest proces este elaborat și pus în aplicare cu sprijinul

coordonatorului rețelei și cu implicarea punctelor focale desemnate ale administratorilor de infrastructură menționate la articolul 60.

- (2) În cazul în care ENIM adoptă un aviz sau o recomandare care ar putea avea un impact asupra întreprinderilor feroviare, a altor solicitanți, a altor părți interesate operaționale și a altor părți interesate, aceasta publică un proiect în vederea consultării părților în cauză. Părților în cauză li se acordă un interval de timp adecvat pentru a oferi feedback cu privire la proiectul de decizie. Atunci când este necesar, trebuie să fie implicate și autoritățile statelor membre.
- (3) Atunci când adoptă avizul sau recomandarea finală, ENIM ține seama de feedbackul oferit de părțile în cauză în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care nu ia în considerare elemente semnificative ale feedbackului oferit, ENIM prezintă motivele pentru care acționează astfel.

Articolul 55

Organizarea Rețelei Europene a Administratorilor de Infrastructură

- (1) În sensul prezentului regulament, Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură menționată la articolul 7f din Directiva 2012/34/UE trebuie să fie organizată în conformitate cu prezentul articol.
- (2) Toți administratorii de infrastructură feroviară care sunt responsabili de liniile care fac parte din rețeaua TEN-T centrală și din rețeaua TEN-T centrală extinsă, menționate la [articolul 6 și anexa I la noul Regulament TEN-T], trebuie să fie membri ai ENIM. Aceștia numesc un reprezentant și un supleant.
- (3) Administratorii de infrastructură feroviară care nu îndeplinesc criteriul definit la alineatul (2) pot numi un reprezentant nemembru care să participe la deliberările ENIM.
- (4) În urma consultării și aprobării de către Comisie, ENIM adoptă și publică regulamentul său de procedură și își organizează activitățile în conformitate cu regulamentul de procedură.
- (5) ENIM ia decizii cu majoritate simplă, 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 unui membru, supleantul poate exercita dreptul de vot al acestuia.
- (6) ENIM se reunește la intervale regulate și alege un președinte dintre membrii săi cu o majoritate de două treimi din membrii săi.
- (7) Comisia este membru fără drept de vot în cadrul ENIM. Aceasta sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea.
- (8) ENIM își definește programul de lucru. Programul de lucru acoperă o perioadă de cel puțin doi ani. ENIM consultă solicitanții și alte părți interesate operaționale prin intermediul mecanismului de consultare menționat la articolul 54 cu privire la proiectul de program de lucru. În plus, ENIM se consultă cu Comisia Europeană, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și, după caz, alte părți interesate.

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. În special, aceasta:
- (a) adoptă cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6;
 - (b) adoptă cadrul european de coordonare a gestionării traficului și a crizelor menționat la articolul 44;
 - (c) adoptă cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50;
 - (d) adoptă avize și recomandări pentru administratorii de infrastructură în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament și din proprie inițiativă;
 - (e) adoptă avize și recomandări pentru administratorii de infrastructură în cazurile menționate la articolul 53 alineatul (2) litera (f);
 - (f) organizează coordonarea între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53.
- (2) Atunci când realizează coordonarea prin intermediul unor grupuri de coordonare specifice, administratorii de infrastructură desemnează entitățile care participă la grupul respectiv, inclusiv punctele focale desemnate de administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 60, coordonatorul rețelei sau ambele.

Articolul 57

Transparența

- (1) ENIM se asigură că informațiile privind aderarea la rețea, metodele sale de operare și toate informațiile relevante privind activitatea sa sunt puse la dispoziția publicului pe site-ul său. ENIM include datele de contact ale grupurilor de coordonare specifice, instituite de administratorii de infrastructură, precum și trimiteri la instrumentele și procedurile de coordonare în conformitate cu articolul 53.
- (2) ENIM invită Comisia, inclusiv coordonatorii europeni și, după caz, reprezentanți ai statelor membre, la reuniunile sale pentru a discuta aspecte legate de dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru a asigura cooperarea cu coordonatorii europeni, astfel cum se subliniază în [noul Regulament TEN-T]. ENIM furnizează informațiile solicitate în temeiul [articolului 53 al treilea paragraf din noul Regulament TEN-T].

Articolul 58

Coordonatorul rețelei

- (1) Administratorii de infrastructură trebuie să pună la dispoziția ENIM resursele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale. În acest scop, ei numesc până la data de [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] o entitate imparțială și competentă care să îndeplinească funcțiile menționate la articolul 59. Această entitate va fi desemnată coordonator al rețelei.
- Înainte de numirea coordonatorului de rețea, administratorii de infrastructură solicită acordul Comisiei cu privire la entitatea desemnată și la următoarele aspecte:
- (a) termenii și condițiile de numire a coordonatorului rețelei;
 - (b) condițiile de retragere a numirii;

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

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;
- (b) contribuie 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 multi-rețea, astfel cum se prevede în prezentul regulament;
- (e) acționează ca punct de contact în numele administratorilor de infrastructură pentru solicitările de informații legate de planificarea și alocarea capacităților, în special în ceea ce privește eventualele cereri de capacitate, de informații sau de puncte de contact în legătură cu incidentele feroviare și cu restricțiile temporare de capacitate;
- (f) acționează ca prim punct de contact pentru părțile interesate din afara sectorului feroviar care doresc să utilizeze serviciile de transport feroviar, oferind contacte actorilor relevanți din cadrul administratorilor de infrastructură și al altor părți interesate operaționale;
- (g) acționează ca punct de contact în numele ENIM pentru solicitanți și alte părți interesate operaționale cu privire la aspecte care nu sunt reglementate în mod explicit de prezentul regulament, în special inițierea sau modificarea serviciilor de transport feroviar transfrontalier sau organizarea de sprijin pentru activități ad-hoc, în special pentru a aborda situațiile de criză menționate la articolul 47.

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.

- (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) (Transparență).

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, de cadrul european de coordonare a transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor și de cadrul european de evaluare a performanței, menționate la articolele 6, 44 și, respectiv, 50 din prezentul regulament.
- (3) În cazul în care administratorul de infrastructură nu respectă dispozițiile de la alineatul (1) sau (2), acesta furnizează o justificare în documentul de referință al rețelei și informează organismul de reglementare competent și ENIM.

Articolul 62

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.
- (2) Instrumentele digitale implementate și serviciile digitale furnizate:
- (a) îmbunătățesc performanța și calitatea, inclusiv interoperabilitatea deplină a serviciilor pe care administratorii de infrastructură le furnizează solicitanților;
 - (b) îmbunătățesc transparența gestionării capacităților feroviare și a gestionării traficului pe parcursul tuturor etapelor acestora;
 - (c) reducerea sarcinii administrative pentru solicitanți prin solicitarea fiecărei informații o singură dată și prin furnizarea de informații sau date într-un singur loc, inclusiv în ceea ce privește serviciile transfrontaliere.
- (3) În cazul în care instrumentele digitale sau serviciile digitale necesare pentru a sprijini procesele de gestionare a capacităților sau de gestionare a traficului trebuie să facă obiectul unor specificații tehnice de interoperabilitate sau în cazul în care specificațiile existente care acoperă sau acoperă parțial aceste instrumente, astfel cum se prevede în Directiva (UE) 2016/797 și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective, trebuie modificate, ENIM și administratorii de infrastructură contribuie la dezvoltarea și întreținerea acestor specificații în cooperare cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și prin procesul menționat la articolul 5 din Directiva (UE) 2016/797.

- (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 urmăresc 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, întreprinderile feroviare, alți solicitanți și, după caz, operatorii de infrastructuri de servicii feroviare 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 prevăzute în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective.

În cazul serviciilor de transport feroviar multi-rețea, 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 conformitate cu alineatul (3).

CAPITOLUL VI

SUPRAVEGHEREA REGLEMENTARĂ A GESTIONĂRII CAPACITĂȚILOR ȘI A TRAFICULUI

SECȚIUNEA 1

Organismele de reglementare

Articolul 63

Responsabilitățile organismelor de reglementare

- (1) Funcțiile și competențele prevăzute la articolul 56 din Directiva 2012/34/UE se exercită și în ceea ce privește chestiunile reglementate de prezentul regulament. În special, organismul de reglementare monitorizează activitățile administratorilor de infrastructură prevăzute în capitolele II-V și verifică respectarea prezentului regulament din proprie inițiativă și pentru a preveni discriminarea solicitanților.
- (2) O întreprindere feroviară, un solicitant, un solicitant potențial, o autoritate națională, regională sau locală responsabilă de sectorul transporturilor are dreptul de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare, în conformitate cu articolul 56 din Directiva 2012/34/UE, dacă consideră că a fost tratat(ă) în mod inechitabil, discriminat(ă) sau vătămat(ă) în orice alt mod de către administratorul de infrastructură atunci când acesta a desfășurat activitățile prevăzute în capitolele II, III, IV și V din prezentul regulament (Administrarea infrastructurii; Gestionarea traficului și a crizelor; Evaluarea și managementul performanței; Rețeaua europeană de coordonare).

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 menționat la articolul 57 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, inclusiv prin consultări și investigații comune, prin adoptarea de avize sau recomandări sau prin alte activități relevante. Organismele de reglementare furnizează ENRRB toate informațiile necesare.

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 afectează mai multe state membre, 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.
- (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.

SECȚIUNEA 2

Sarcinile și responsabilitățile Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar

Articolul 65

Sarcini și responsabilități

- (1) Pe lângă sarcinile care îi revin în temeiul Directivei 2012/34/UE, ENRRB are și sarcinile și responsabilitățile prevăzute în prezentul regulament.
- (2) 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 de transport feroviar internațional.
- (3) Pe baza cererilor solicitanților, ale administratorilor de infrastructură și ale altor părți interesate, ENRRB furnizează avize sau recomandări privind deciziile în curs sau adoptate referitoare la plângerile înaintate organismelor de reglementare în domeniul feroviar.
- (4) Părțile interesate pot depune o plângere la ENRRB cu privire la chestiuni care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament sau care afectează accesul la infrastructura feroviară sau utilizarea acesteia în mai multe state membre. În cazul în care primește o astfel de plângere, ENRRB o transferă fără întârziere organismului sau organismelor de reglementare competente.
În astfel de cazuri, ENRRB informează imediat organismele de reglementare în cauză cu privire la intenția sa de a adopta un aviz sau o recomandare referitoare la o astfel de chestiune.
- (5) ENRRB transmite avizul sau recomandarea sa organismelor de reglementare în cauză în termen de o lună de la primirea tuturor informațiilor relevante cu privire la plângere. ENRRB poate prelungi termenul pentru chestiuni deosebit de complexe.
- (6) ENRRB elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pentru care organismele de reglementare sunt împuternicite în temeiul prezentului regulament.

Articolul 66

Organizarea și structura Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (ENRRB)

În sensul prezentului regulament, organizarea ENRRB trebuie să cuprindă:

- (a) un Consiliu al organismelor de reglementare;
- (b) un secretariat.

Organismele de reglementare asigură funcționarea secretariatului.

Articolul 67

Componența Consiliului organismelor de reglementare

- (1) Consiliul organismelor de reglementare este format din câte un membru cu drept de vot din fiecare stat membru care are o rețea feroviară utilizată și un membru numit de Comisie.
- (2) Membrii cu drept de vot sunt șeful sau un adjunct al șefului organismului de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE. Aceștia au un supleant care îl reprezintă pe membrul absent. Supleantul este numit de organismul de reglementare 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 și supleanții acestora acționează independent și obiectiv în interesul Uniunii, indiferent de orice interese naționale sau personale specifice. Aceștia nu solicită și nici nu acceptă instrucțiuni din partea niciunui guvern, instituție, persoană sau organism.
- (4) Secretariatul ENRRB publică o listă actualizată a membrilor consiliului și a supleanților acestora, împreună cu declarațiile lor de interese.

Articolul 68

Rolul și sarcinile consiliului

- (1) Consiliul îndeplinește toate sarcinile ENRRB prevăzute în prezentul regulament.
- (2) În special, consiliul:
 - (a) adoptă avize sau recomandări cu privire la plângerile sau investigațiile care îi sunt prezentate de către președintele său sau de către unul sau mai multe organisme de reglementare, în conformitate cu normele prevăzute la articolul 69;
 - (b) elaborează și adoptă un raport anual privind activitățile ENRRB;
 - (c) înființează grupuri de lucru și numește președinții acestora.

Articolul 69

Organizarea activităților consiliului

- (1) Consiliul adoptă regulamentul său de procedură, după aprobarea acestuia de către Comisie.
- (2) Comisia prezidează reuniunile consiliului. Aceasta nu are drept de vot.
- (3) Secretariatul asigură serviciile necesare pentru organizarea reuniunilor și a activității consiliului.
- (4) Consiliul adoptă decizii prin majoritate simplă a membrilor săi, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.
- (5) Fiecare membru dispune de un singur vot. În absența unui membru, supleantul poate exercita dreptul de vot al acestuia.
- (6) Regulamentul de procedură poate stabili modalități de vot mai detaliate, în special procedura de vot în chestiuni urgente și în cazurile de recomandări privind deciziile organismelor de reglementare din domeniul feroviar.

Articolul 70

Grupurile de lucru ale ENRRB

- (1) Din proprie inițiativă sau la propunerea Comisiei și în conformitate cu regulamentul de procedură al consiliului, consiliul poate decide, cu majoritate simplă, să înființeze grupuri de lucru care să organizeze activitatea ENRRB pe teme specifice legate de punerea în aplicare a prezentului regulament.
- (2) Consiliul definește mandatul grupului de lucru și numește președinții grupurilor de lucru, care reprezintă, dacă este posibil, diferite organisme de reglementare din domeniul feroviar.
- (3) Grupurile de lucru sunt deschise participării experților din cadrul organismelor de reglementare din domeniul feroviar, al Comisiei, al părților interesate operaționale și, după caz, al altor organisme publice sau private.
- (4) Secretariatul oferă sprijin administrativ grupurilor de lucru.
- (5) De la caz la caz, dacă este necesar, Consiliul sau președinții grupurilor de lucru pot invita să participe la reuniunile grupurilor de lucru anumiți experți a căror competență în domeniul relevant este recunoscută.

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 actele delegate menționate la articolul 10 alineatul (8), la articolul 11 alineatul (2), la articolul 21 alineatul (9), la articolul 38 alineatul (3), la articolul 39 alineatul (9), la articolul 46 alineatul (6), la articolul 48 alineatul (3) și la articolul 53 alineatul (5) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la data de [1 ianuarie 2026]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Articolul 72

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de comitetul prevăzut la articolul 62 din Directiva 2012/34/UE. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 73

Raportare și reexaminare

Până la data de [31 decembrie 2030], Comisia evaluează impactul prezentului regulament asupra sectorului feroviar și transmite Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport privind punerea în aplicare a regulamentului.

Raportul evaluează în special:

- (a) impactul prezentului regulament asupra performanței serviciilor de infrastructură feroviară;
- (b) impactul prezentului regulament asupra dezvoltării serviciilor de transport feroviar, în special a serviciilor internaționale, a serviciilor de lung parcurs și a serviciilor de transport de marfă;
- (c) activitatea Rețelei Europene a Administratorilor de Infrastructură, a coordonatorului rețelei, a Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar și a Organismului de evaluare a performanței în general și în legătură cu elaborarea, adoptarea și punerea în aplicare a unor criterii, metodologii și proceduri comune;
- (d) necesitatea de a consolida mecanismele de coordonare prin înlocuirea unor elemente ale cadrelor europene menționate la articolele 6 și 44 cu norme obligatorii;
- (e) necesitatea de a consolida supravegherea reglementară prin instituirea unui organism de reglementare în domeniul feroviar la nivelul Uniunii.

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) punctele 20, 22 și 23, 27 și 28 se elimină;
 - (d) articolul 7b se elimină;
 - (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 după data de [8 decembrie 2029].

Articolul 76

Abrogare

- (1) Regulamentul (UE) nr. 913/2010 se abrogă de la data de [9 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) Se aplică de la data de [1 ianuarie 2026]. 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 după data de [8 decembrie 2029];
 - (b) articolul 9 alineatele (1) și (2) se aplică de la data de [1 ianuarie 2028];
 - (c) articolul 27 alineatul (4) se aplică de la data de [1 martie 2026];
 - (d) articolele 48 și 62 se aplică de la data de [13 decembrie 2026];
 - (e) articolul 74 se aplică de la data de [9 decembrie 2029].

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

Adoptat la Strasbourg,

Pentru Parlamentul European,
Președinta

Pentru Consiliu,
Președintele

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei:

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

1.4.4. Indicatori de performanță

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.

1.5.3. Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare

1.5.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare

1.5.5. Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse

2.2.2. Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor

2.2.3. Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la momentul plății și la închidere)

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

- 3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI**
- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)**
- 3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor**
 - 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale*
 - 3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale*
 - 3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative*
 - 3.2.3.1. Necesarul de resurse umane estimat*
 - 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*
 - 3.2.5. Contribuțiile terților*
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor**

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european.

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Transporturi, spațiul feroviar unic european.

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei:

☒ o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare²⁴

☐ prelungirea unei acțiuni existente

☐ o fuziune sau o redirectionare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivul general al acestei inițiative este de a îmbunătăți gestionarea capacității infrastructurii feroviare și a traficului feroviar în vederea optimizării utilizării rețelei feroviare și a calității capacităților și a operațiunilor, îmbunătățind astfel performanța serviciilor de transport feroviar și permițând un trafic mai mare.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivele specifice ale acestei inițiative sunt:

- să permită proceduri mai eficiente de gestionare a capacităților în cadrul juridic;
- să consolideze stimulentele pentru îmbunătățirea performanței serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar;
- să introducă mecanisme mai eficace de coordonare între părțile interesate, în special la nivel transfrontalier și
- să sprijine implementarea unor instrumente digitale care să permită o mai bună gestionare a capacităților și a traficului.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.

²⁴ Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

Prin introducerea unui cadru armonizat și direct aplicabil pentru gestionarea infrastructurii feroviare și a traficului feroviar, propunerea va contribui la obiectivul general de a permite volume mai mari de trafic în rețeaua feroviară, în beneficiul clienților transportului feroviar atât pe segmentul de călători, cât și pe cel de marfă. Se preconizează că capacitatea suplimentară rezultată ca urmare a propunerii va duce la o creștere a traficului feroviar (exprimat în tren-km) cu 4 %, reprezentând aproape 250 de milioane tren-km de capacitate suplimentară. În termeni monetari, se estimează că această capacitate suplimentară va genera o valoare economică de 2 500 de milioane EUR pentru întreprinderile feroviare și pentru clienții acestora, exprimată ca valoare actualizată netă în prețurile din 2021 pentru perioada 2025-2050.

Propunerea va eficientiza procesul de alocare a capacităților prin introducerea unor măsuri care vor îmbunătăți stabilitatea traselor alocate, generând economii de costuri de aproximativ 420 de milioane EUR pentru întreprinderile feroviare și de o valoare similară pentru administratorii de infrastructură, exprimate ca valoare actualizată netă în prețurile din 2021 pentru perioada 2025-2050.

În plus, propunerea va îmbunătăți coordonarea transfrontalieră a restricțiilor temporare de capacitate, ceea ce va spori fiabilitatea transportului feroviar. Se preconizează, de asemenea, că diferitele măsuri prevăzute în propunere vor duce la o îmbunătățire a punctualității, al cărei beneficiu economic pentru întreprinderile feroviare este estimat la 658 de milioane EUR.

Se preconizează că propunerea va genera economii ale costurilor administrative ale autorităților publice naționale datorită punerii în aplicare a unui cadru juridic armonizat pentru gestionarea capacităților feroviare și a traficului și datorită eliminării coridoarelor de transport feroviar de marfă. Aceste economii sunt estimate la 2,6 milioane EUR, exprimate ca valoare actualizată în prețurile din 2021 pentru perioada 2025-2050.

1.4.4. *Indicatori de performanță*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

Serviciile Comisiei vor monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea acestei inițiative printr-o serie de acțiuni și un set de indicatori de bază care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor operaționale. Acești indicatori vor fi elaborați pe baza avizului unui Organism de evaluare a performanței, care va include experți independenți cu experiență în domeniul feroviar, provenind din diferite grupuri de părți interesate. Datele vor fi furnizate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură (ENIM) și, în special, de entitatea operațională de sprijin – coordonatorul rețelei. Se preconizează o creștere a calității datelor ca urmare a aplicării unor definiții și metode uniforme de colectare și prezentare a datelor, pe care coordonatorul rețelei feroviare ar trebui să le elaboreze în cooperare cu Comisia. Se preconizează că Rețeaua europeană a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (ENRRB) va furniza date și analize privind evoluțiile și punerea în aplicare a concurenței. Se preconizează o îmbunătățire a calității informațiilor datorită colaborării dintre organismele de reglementare.

Indicatorii de performanță pot include, de regulă, indicatori cantitativi, cum ar fi volumul capacităților solicitate și alocate, numărul de modificări – inclusiv de anulări – ale traselor alocate, numărul de evenimente în care capacitățile de infrastructură feroviară sunt temporar indisponibile, timpul de staționare și cifrele referitoare la

punctualitate, precum și indicatori financiari (costuri administrative, de ajustare și de punere în aplicare care decurg din punerea în aplicare a măsurilor prevăzute de inițiativă).

Inițiativa va oferi un cadru juridic pentru elaborarea unor norme, proceduri și modele mai detaliate, care vor fi prevăzute în acte fără caracter legislativ. Prin urmare, perioada de punere în aplicare ar trebui să reflecte intrarea în vigoare a acestor acte. La cinci ani de la data la care se încheie intrarea în vigoare a tuturor actelor legislative relevante (inclusiv adoptarea și intrarea în vigoare a eventualelor acte de punere în aplicare și acte delegate), serviciile Comisiei ar trebui să efectueze o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei.

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

Propunerea de regulament este în prezent planificată să intre în vigoare în 2025.

Finanțarea pentru cele trei activități de coordonare pe care le implică inițiativa (a se vedea caseta 1.5.5) este deja asigurată pentru perioada 2025-2027 sub formă de granturi MIE pentru asistență tehnică; iar obiectivul este de a continua să se ofere finanțare pentru aceste activități prin intermediul MIE începând cu 2028.

1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.

Este necesară o acțiune la nivelul UE pentru a introduce noi procese, instrumente și stimulente pentru gestionarea capacităților feroviare și a traficului feroviar. În plus, este necesară o acțiune la nivelul UE pentru a depăși deficiențele actuale ale coordonării transfrontaliere cu privire la gestionarea capacităților și a traficului.

De asemenea, este necesară o acțiune la nivelul UE pentru a aborda aspectele transfrontaliere privind utilizarea sistemelor de îmbunătățire a performanțelor.

În cele din urmă, este necesară o acțiune la nivelul UE pentru a aborda lipsa de armonizare și de interoperabilitate a instrumentelor digitale, care rămâne o deficiență majoră a gestionării capacităților de infrastructură feroviară și este puțin probabil să fie rezolvată prin inițiative sectoriale sau naționale, având în vedere posibilitățile insuficiente de aplicare.

Prezenta inițiativă este, de asemenea, necesară pentru a aborda obstacolele din legislația actuală a UE care împiedică punerea deplină în aplicare a inițiativelor sectoriale privind alocarea capacităților, cum ar fi proiectul „Reproiectarea graficelor de circulație pentru gestionarea inteligentă a capacităților” (TTR) elaborat de sectorul feroviar al UE.

Adoptarea unui cadru juridic la nivelul UE va elimina diferențele dintre normele și practicile naționale care împiedică utilizarea la maximum a capacității rețelei feroviare, reduc eficacitatea gestionării traficului feroviar și, în ultimă instanță, duc la o performanță slabă a transportului feroviar transfrontalier. Acțiunea la nivelul UE ar permite totodată instituirea unor instrumente eficace și eficiente pentru a coordona planificarea strategică a capacității infrastructurii, pentru a aborda eventualele lacune

din mandatul organismelor de reglementare în ceea ce privește traficul feroviar transfrontalier și pentru a introduce norme armonizate care să stimuleze reducerea anulărilor și a modificărilor în ceea ce privește cererile de capacitate.

1.5.3. Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare

În 2018, Comisia a elaborat un raport privind aplicarea Regulamentului RFC, urmat, în 2021, de o evaluare.

Concluziile generale ale evaluării arată că structurile coridoarelor au fost utilizate la un nivel scăzut și că în general nu s-a reușit atingerea obiectivelor regulamentului. Informațiile disponibile în urma evaluării sugerează că punctualitatea trenurilor de marfă este relativ scăzută la plecare și se deteriorează și mai mult în timpul cursei trenului, punctualitatea la destinație fiind și mai slabă. Acest lucru face ca serviciile feroviare să fie mai puțin atractive decât alte moduri de transport de marfă.

Pe de altă parte, îmbunătățirea semnificativă a punctualității transportului feroviar de marfă în timpul pandemiei de COVID-19 – când a devenit disponibilă o capacitate mai mare pentru transportul de marfă ca urmare a prăbușirii transportului de călători – a confirmat că există un mare potențial neexploatat pentru transportul feroviar transfrontalier de marfă.

Ca aspecte pozitive, evaluarea a constatat că Regulamentul RFC a contribuit la obiectivul de îmbunătățire a cooperării și, de asemenea – dar într-o măsură mai mică –, la obiectivul de creștere a competitivității transportului feroviar de marfă în sistemul de transport multimodal. De asemenea, coridoarele de transport feroviar de marfă au pregătit terenul pentru inițiative menite să elimine blocajele tehnice și operaționale, să modernizeze orarul și să prevadă orele de sosire a trenurilor.

1.5.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare

Inițiativa privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară intenționează să utilizeze fonduri din programul Mecanismul pentru interconectarea Europei (a doua rubrică a cadrului financiar multianual) pentru cofinanțarea a trei activități complementare de coordonare, descrise la punctul 1.5.5 de mai jos. Finanțarea acestor activități va contribui la cheltuielile operaționale legate de dezvoltarea de procese de către personalul specializat, la sprijinirea coordonării transfrontaliere și la monitorizarea performanței.

Pentru prima activitate identificată (a se vedea punctul 1.5.5 de mai jos), cofinanțarea UE va consta, în principal, într-o continuare a sistemelor de asistență tehnică care sprijină în prezent coridoarele de transport feroviar de marfă și RailNetEurope, dar în cadrul guvernantei revizuite prevăzute în propunere.

1.5.5. Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor

Inițiativa privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară intenționează să ofere cofinanțare din partea UE pentru următoarele activități complementare de coordonare:

1. Sprijin pentru coordonarea administratorilor de infrastructură:

Acesta ar consta într-o continuare a sistemelor de asistență tehnică care sprijină în prezent RFC și RNE, dar în cadrul guvernantei revizuite prevăzute în propunere, în temeiul căreia va fi numit un „coordonator al rețelei” la nivelul UE ca parte a Rețelei

Europene a Administratorilor de Infrastructură (ENIM), înlocuind cele 11 organisme actuale ale coridoarelor. Obligația de a finanța funcționarea ENIM, inclusiv a coordonatorului rețelei, va reveni administratorilor de infrastructură naționali. Administratorii de infrastructură vor primi cofinanțare din partea UE.

2. Sprijin pentru coordonarea organismelor de reglementare din sectorul feroviar:

Propunerea va impune organismelor naționale de reglementare în domeniul feroviar să instituie un secretariat care să sprijine cooperarea la nivelul UE, pe baza actualei Rețele europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar, care nu este o agenție descentralizată sau un alt organism instituit în temeiul tratatelor Uniunii în sensul articolului 70 din Regulamentul financiar. Acest secretariat va primi finanțare din partea organismelor naționale de reglementare, precum și cofinanțare din partea UE.

3. Organismul de evaluare a performanței:

Propunerea implică, de asemenea, crearea unui grup independent de experți în domeniul feroviar denumit „Organismul de evaluare a performanței”, care nu este o agenție descentralizată sau un alt organism instituit în temeiul tratatelor Uniunii în sensul articolului 70 din Regulamentul financiar. Organismul va evalua performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar și va oferi consiliere sectorului feroviar și Comisiei Europene cu privire la posibilele îmbunătățiri ale performanței. Fondurile UE ar trebui să acopere costurile suportate de membrii grupului pentru participarea lor la acest organism (cu fracțiuni de normă), cheltuielile de deplasare etc.

Pentru fiecare dintre aceste activități, cofinanțarea din partea UE va fi sub forma asistenței tehnice MIE pentru perioada 2025-2027. Granturile MIE vor fi acordate beneficiarului fără o cerere de propuneri (atribuire directă), deoarece nu există organisme alternative concurente pentru beneficiarii identificați în prealabil menționați la punctele de mai sus.

Desfășurarea acestor activități nu necesită o creștere a resurselor umane ale Comisiei Europene.

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

☐ durată limitată

- ☐ de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- ☐ Impactul financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

☒ durată nelimitată

- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)²⁵

☒ Gestione directă asigurată de Comisie

- ☒ prin intermediul departamentelor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;
- ☒ prin intermediul agențiilor executive

☐ Gestione partajată cu statele membre

☐ Gestione indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
- ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- ☐ BEI și Fondului European de Investiții;
- ☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;
- ☐ organismelor de drept public;
- ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.
- Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Observații

/

²⁵ Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

A se preciza frecvența și condițiile.

Sarcinile executate direct de către DG MOVE vor urma ciclul anual de planificare și monitorizare, astfel cum este implementat în cadrul Comisiei și al agențiilor executive, inclusiv în ceea ce privește raportarea rezultatelor în raportul anual de activitate al DG MOVE.

Mai precis, în ceea ce privește coordonatorul rețelei [activitatea (2) din caseta 1.5.5 de mai sus], propunerea de regulament prevede ca programul de lucru și bugetul coordonatorului rețelei să fie aprobate de Consiliul administratorilor de infrastructură.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Unitatea pentru spațiul feroviar unic european din cadrul DG MOVE va monitoriza punerea în aplicare a propunerii de regulament.

Cheltuielile vor fi executate prin gestiune directă, aplicând integral dispozițiile Regulamentului (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei și dispozițiile Regulamentului financiar.

Finanțarea va fi furnizată prin intermediul acordurilor de grant acordate beneficiarilor identificați în prealabil (atribuire directă), astfel cum se explică în caseta 1.5.5 de mai sus.

Fondurile MIE vor acoperi doar o parte din costurile activităților (1) și (2) descrise în caseta 1.5.5. de mai sus (cofinanțare), deoarece propunerea de regulament impune părților interesate să furnizeze o parte semnificativă din finanțarea necesară pentru a acoperi costurile acestor activități.

Strategia de control pentru achiziții și granturi din cadrul DG MOVE include controale juridice, operaționale și financiare *ex ante* specifice cu privire la proceduri, precum și cu privire la semnarea contractelor și a acordurilor. În plus, cheltuielile efectuate pentru achiziționarea de bunuri și servicii fac obiectul unor controale *ex ante* și, atunci când este necesar, al unor controale *ex post* și financiare.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

Beneficiarii identificați în prealabil ai granturilor MIE pentru asistență tehnică (a se vedea punctul 1.5.5 de mai sus) sunt considerați beneficiari cu risc scăzut. Prin urmare, riscurile potențiale ar fi acoperite de mecanismele existente ale Regulamentului financiar și atenuate de setul de controale interne ale DG MOVE (controale juridice și financiare *ex ante* sistematice, audituri *ex post* ale cheltuielilor, astfel cum sunt definite în planurile anuale de activitate de audit).

De asemenea, vor fi instituite controale adecvate pentru a atenua riscul potențial de conflict de interese, în special cu privire la respectarea de către beneficiari a

obligărilor care le sunt impuse și la normele de stabilire a funcționării Organismului de evaluare a performanței.

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la momentul plății și la închidere)*

Având în vedere domeniul de aplicare limitat și valoarea redusă a finanțării UE care urmează să fie acordată și întrucât se consideră că beneficiarii fondurilor UE prezintă un risc scăzut, se preconizează că această inițiativă nu va genera costuri de control care să depășească costurile existente ale controalelor efectuate de DG MOVE. Se preconizează că riscul de eroare la momentul plății și la închidere va rămâne sub 2 %.

2.3. **Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor**

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

Ar urma să se aplice măsurile de prevenire și de protecție uzuale ale Comisiei, mai precis:

— Plățile pentru orice fel de servicii sunt verificate de personalul Comisiei înainte de efectuarea plății, ținând seama de toate obligațiile contractuale, principiile economice și bunele practici financiare sau de gestiune. În toate acordurile și contractele încheiate între Comisie și beneficiarii oricăror plăți vor fi incluse dispoziții antifraudă (supraveghere, cerințe privind raportarea etc.).

— Pentru a combate fraudă, corupția și alte activități ilegale, dispozițiile Regulamentului (UE, Euratom) nr. 883/2013 privind investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) se aplică fără restricții.

DG MOVE a adoptat o strategie antifraudă (SAF) revizuită în 2020. SAF a DG MOVE se bazează pe Strategia antifraudă a Comisiei și pe o evaluare specifică a riscurilor efectuată la nivel intern pentru a identifica domeniile cele mai vulnerabile la fraudă, controalele deja instituite și acțiunile necesare pentru a îmbunătăți capacitatea DG MOVE de a preveni, detecta și corecta fraudă.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif. ²⁶	din partea țărilor AELS ²⁷	din partea țărilor candidate și potențial candidate ²⁸	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
1	02 03 01 00 – MIE Transporturi.	Dif.	NU	DA	NU	NU

²⁶ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

²⁷ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

²⁸ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	01	Piața unică, inovare și sectorul digital
--	----	--

DG: MOVE			Anul 2025 ²⁹	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028+ ³⁰	TOTAL (2025-2027)
Credite operaționale							
Linia bugetară ³¹ : 02 03 01 00 (MIE Transporturi)	Angajamente	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Plăți	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTAL credite pentru DG MOVE	Angajamente	= 1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Plăți	= 2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTAL credite operaționale							
	Angajamente	4.	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ Anul 2025 este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Pentru perioada 2025-2027, cheltuielile vor fi acoperite prin intermediul fondurilor MIE pentru asistență tehnică în domeniul transporturilor.

³⁰ Sumele indicate pentru perioada de după 2028 sunt pur orientative și vor depinde de discuțiile privind următorul cadru financiar multianual și de acordul final.

³¹ În conformitate cu nomenclatura bugetară oficială.

	Plăți	5.	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
TOTAL credite la RUBRICA 1 din cadrul financiar multianual	Angajamente	= 4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Plăți	= 5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

Această secțiune trebuie completată utilizând „datele bugetare cu caracter administrativ” care trebuie introduse mai întâi în [anexa la fișa financiară legislativă](#) (anexa 5 la Decizia Comisiei privind normele interne de execuție a secțiunii „Comisia” din bugetul general al Uniunii Europene), încărcată în DECIDE pentru consultarea interserviciilor.

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	Anul N+X	TOTAL
DG: <.....>							
• Resurse umane							
• Alte cheltuieli administrative							
TOTAL DG <.....>	Credite						

TOTAL credite la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)							
--	--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2025 ³²	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028+ ³³	TOTAL (2025-2027)
TOTAL credite la RUBRICILE 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Plăți	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² Anul 2025 este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

³³ Sumele indicate pentru perioada de după 2028 sunt pur orientative și vor depinde de discuțiile privind următorul cadru financiar multianual și de acordul final.

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările			Anul 2025		Anul 2026		Anul 2027		Anul 2028+			TOTAL (2025-2027)	
↓			REALIZĂRI										
	Tip	Costuri medii	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i	Nr.	Costur i		Nr. total	Costuri totale
Sprijin pentru coordonarea administratorilor de infrastructură ³⁴													
Realizar e	Nr. trecerilor „coordonate” ale frontierei	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Subtotal pentru activitatea nr. 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Sprijin pentru coordonarea organismelor de reglementare din sectorul feroviar													
Realizar e	Nu se aplică	Nu se aplică	Nu se aplic ă	Nu se aplică	Nu se aplic ă	Nu se aplică	Nu se aplic ă	Nu se aplică	Nu se aplic ă	Nu se aplică		Nu se aplică	Nu se aplică
Subtotal pentru activitatea nr. 2			Nu se aplic ă	Nu se aplică	Nu se aplic ă	Nu se aplică	Nu se aplic ă	Nu se aplică	Nu se aplic ă	Nu se aplică		Nu se aplică	Nu se aplică
Organismul de evaluare a performanței													

³⁴ Conform descrierii de la punctul 1.5.5. „Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile...”

³⁵ Costurile anuale suportate de ENIM/coordonatorul rețelei pentru asigurarea alinierii între administratorii de infrastructură la punctele de trecere a frontierei (costuri cu personalul).

Realizări	Număr de membri	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Subtotal pentru activitatea nr. 3			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
TOTALURI³⁷			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁶

Costurile anuale care acoperă cheltuielile suportate de membrii Organismului de evaluare a performanței (diurnă).

³⁷

A se observa că totalurile de aici prezintă suma costurilor numai pentru realizările prezentate în tabel și nu reprezintă costurile totale ale activităților 1-3 acoperite de finanțarea din partea UE.

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ.
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N ³⁸	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)	TOTAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	-------

RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli administrative								
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								

În afara RUBRICII 7³⁹ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ								
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi asigurat din creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completeate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

³⁸ Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.

³⁹ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

3.2.3.1. Necesarul de resurse umane estimat

- ☒ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- ☐ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări în echivalent normă întreagă

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
● Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)							
20 01 02 03 (în delegații)							
01 01 01 01 (cercetare indirectă)							
01 01 01 11 (cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
● Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)⁴⁰							
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)							
XX 01 xx yy zz⁴¹	– la sediu						
	– în delegații						
01 01 01 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
TOTAL							

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	
Personal extern	

⁴⁰ AC= agent contractual; AL= agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenții de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

⁴¹ Subplafonul pentru personal extern asigurat din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- ☒ poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM).

Activitățile menționate în caseta 1.5.5 vor utiliza fondurile MIE de asistență tehnică existente (linia bugetară 02 03 01 00), care sunt planificate în prezent pentru a fi alocate administratorilor de infrastructură în perioada 2025-2027 în cadrul modificării în curs a programului de lucru multianual al MIE.

- ☐ necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM.
- ☐ necesită revizuirea CFM.

3.2.5. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

- ☐ nu prevede cofinanțare din partea terților
- ☒ prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos⁴²:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul 2025 ⁴³	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028+	TOTAL (2025-2050)
Administratori de infrastructură ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Organismele de reglementare naționale ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
TOTAL credite cofinanțate	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Calculele efectuate de terți au fost calculate ca diferența dintre suma costurilor estimate aferente măsurilor din propunere suportate de beneficiarul relevant (a se vedea caseta 1.5.5 de mai sus) și cota de cofinanțare din partea UE acordată respectivului beneficiar. Costurile estimate au fost derivate direct din calculele efectuate pentru evaluarea impactului propunerii.

⁴³ Anul 2025 este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei.

⁴⁴ Finanțarea coordonatorului rețelei, a se vedea punctul 1 din caseta 1.5.5. de mai sus.

⁴⁵ Pentru a acoperi costurile de înființare a unui secretariat pentru ENRRB, a se vedea punctul 2 din caseta 1.5.5. de mai sus.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra altor venituri
 - vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli
☐

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁴⁶						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

/

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

⁴⁶

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.