



Bruxelles, 21 aprilie 2026
(OR. en)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

Dosar interinstituțional:
2023/0271 (COD)

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

Subiect: Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării
REGULAMENTULUI 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

- Expunere de motive a Consiliului
- Adoptată de Consiliu la 21 aprilie 2026

I. INTRODUCERE

1. La 11 iulie 2023, Comisia a transmis Consiliului și Parlamentului European o propunere¹ de regulament 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. Propunerea se întemeiază pe articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și este negociată în cadrul procedurii legislative ordinare.
2. Consiliul și-a adoptat abordarea generală în cadrul reuniunii Consiliului TTE (Transporturi) din 18 iunie 2024.
3. Parlamentul European și-a adoptat mandatul de negociere în plen la 12 martie 2024.
4. Un prim trilog a fost organizat la 19 noiembrie 2024, rezultând un mandat general la nivelul tehnic. Alte două triloguri au fost organizate la 3 martie 2025 și la 10 iunie 2025. În cadrul celui de al patrulea și ultim trilog, care a avut loc la 18 noiembrie 2025, Consiliul și Parlamentul au ajuns la un acord provizoriu.
5. La 19 decembrie 2025, Comitetul Reprezentanților Permanenți a analizat textul final de compromis în vederea ajungerii la un acord și l-a confirmat.
6. La 27 ianuarie 2026, președinta Comisiei TRAN a trimis o scrisoare președintei Comitetului Reprezentanților Permanenți prin care a confirmat faptul că, în cazul în care Consiliul va aproba textul convenit în primă lectură, după revizuirea acestuia de către experții juriști-lingviști, Parlamentul va aproba în a doua lectură poziția Consiliului.

¹ 11718/23 + ADD 1-4.

II. OBIECTIV

7. Regulamentul urmărește să aplice un cadru de reglementare unic pentru exploatarea capacităților rețelei feroviare. Normele privind alocarea capacităților prevăzute în Directiva 2012/34/UE se înlocuiesc cu cele prevăzute în regulamentul de față. Propunerea se bazează pe proiectul de reproiectare a graficelor de circulație, promovat de industrie, care urmărește să ofere administratorilor de infrastructură o mai mare flexibilitate atât în ceea ce privește planificarea strategică pe termen mai lung, cât și în ceea ce privește alocarea capacităților pe termen mai scurt prin intermediul unui nou proces de planificare și alocare. Prin începerea planificării cu mai mult timp înainte, va fi posibilă o mai bună utilizare a infrastructurii. De asemenea, propunerea va face posibilă o diferențiere mai echilibrată între diferitele tipuri de utilizatori ai capacității feroviare, fie că este vorba de călători, fie de transportul de marfă, în special în favoarea transportului de marfă, care ar trebui să devină mai fiabil.
8. În ceea ce privește organizarea, propunerea Comisiei a sporit centralizarea la nivelul UE, prin consolidarea Rețelei europene a administratorilor de infrastructură (ENIM) și prin crearea unei noi entități: coordonatorul rețelei. Organismul de evaluare a performanței care fusese propus inițial a fost transformat în Grupul consultativ privind performanța. La cererea Parlamentului European, părțile interesate vor avea posibilitatea de a înființa Platforma Feroviară Europeană (PFE).

III. ANALIZA POZIȚIEI ÎN PRIMĂ LECTURĂ A CONSILIULUI

9. Pe baza propunerii Comisiei, Parlamentul și Consiliul au desfășurat negocieri în vederea încheierii unui acord timpuriu în a doua lectură pe baza poziției în primă lectură a Consiliului. Poziția în primă lectură a Consiliului conține următoarele elemente principale, asupra cărora colegiitorii au ajuns la un acord.

Sinteza principalelor aspecte

10. Regulamentul introduce noi norme privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, permițând o planificare pe termen mai lung a serviciilor feroviare și, astfel, urmărește să asigure o mai bună utilizare a infrastructurii și să facă posibile mai multe servicii feroviare, atât pentru călători, cât și pentru transportul de marfă. Noul sistem se bazează pe un sistem cuprinzător de consultări pentru a le permite administratorilor de infrastructură să înțeleagă mai bine nevoile diferiților solicitanți. După faza de consultare, capacitățile vor fi alocate. Odată ce acestea au fost alocate, sunt prevăzute, de asemenea, norme detaliate care permit modificarea planificării. De asemenea, noul sistem este conceput pentru a permite o mai bună coordonare transfrontalieră și crearea unor servicii multirețea mai bune. Există, de asemenea, un sistem de penalități care este conceput astfel încât să aibă efect de descurajare și să evite efectuarea unui număr prea mare de modificări.
11. Un stat membru poate oferi administratorului de infrastructură orientări strategice pe baza strategiei indicative de dezvoltare a infrastructurii feroviare, respectând în același timp responsabilitățile operaționale ale administratorului de infrastructură. Aceste orientări strategice pot permite luarea în considerare a caracteristicilor și cerințelor naționale specifice în contextul general al unei abordări mai europene a planificării și alocării capacităților feroviare. Este important ca statele membre să poată decide cu privire la natura specifică a modelelor de orar, să stabilească volume minime pentru anumite tipuri de servicii de transport feroviar și să aibă posibilitatea de a reflecta prioritățile naționale în parametrii aferenți împărțirii capacităților sau soluționării conflictelor.
12. Gestionarea capacităților de infrastructură feroviară se va baza pe o planificare pe termen mai lung. Fiecare grafic de circulație care va intra în vigoare începând cu decembrie 2030 și care se va aplica pentru anul următor va fi elaborat și pus în aplicare în cadrul a trei etape consecutive: planificarea, alocarea și adaptarea. În fiecare etapă are loc o etapă de consultare pentru a fi ascultate nevoile solicitanților. Pentru a sprijini administratorii de infrastructură și părțile interesate operaționale în procesul de planificare, alocare și adaptare, ENIM va elabora un cadru pentru gestionarea capacităților. Acest cadru va oferi instrumente, metodologii și modalități procedurale pentru gestionarea capacităților de infrastructură și pentru coordonarea dintre administratorii de infrastructură și alte părți interesate operaționale.

1. Planificarea: administratorii de infrastructură vor începe cu planificarea strategică a capacităților și vor asigura coordonarea reciprocă în ceea ce privește aceste planuri. Acest lucru va facilita organizarea de către solicitanți a serviciilor transfrontaliere. Pornind de la planul strategic, administratorul de infrastructură va efectua o planificare mai detaliată, realizând întâi o strategie privind capacitatea, urmată de modelul de capacitate și, în final, de planul de furnizare a capacităților. Pentru gestionarea infrastructurii foarte utilizate sau saturate sunt elaborate proceduri speciale.
2. Alocarea: după planificare, drepturile de utilizare a infrastructurii, atât drepturile de capacitate monorețea, cât și drepturile de capacitate multirețea, va trebui să fie alocate solicitanților. În ceea ce privește drepturile de capacitate multirețea, regulamentul stabilește, de asemenea, norme specifice. Alocarea se va face prin intermediul instrumentelor digitale și al serviciilor digitale. Administratorii de infrastructură vor putea alocă drepturile de capacitate în diferite moduri și trebuie să țină seama de aspectele legate de capacitatea infrastructurilor de servicii. Administratorii de infrastructură au, de asemenea, obligația de a integra în planificare lucrările de infrastructură. În cazul în care, la sfârșitul procesului de alocare, continuă să existe un conflict între cererile solicitanților și capacitățile disponibile, este prevăzut un proces de soluționare a conflictelor. În cazul în care nu se poate găsi o soluție consensuală, soluționarea conflictului poate duce la aplicarea unei metodologii echitabile, transparente și nediscriminatorii, bazată pe un set de criterii operaționale, socioeconomice și de mediu.
3. Adaptarea: înainte de intrarea în vigoare a graficului de circulație, atât administratorii de infrastructură, cât și solicitanții pot cere modificări. Cu toate acestea, cererea de modificare ar trebui să fie limitată cât mai mult posibil. Pentru a se evita efectuarea unui număr prea mare de modificări, a fost instituit un sistem de penalități pentru a descuraja administratorul de infrastructură sau solicitantul să ceară o modificare.

13. În urma planificării și a alocării se stabilește graficul de circulație care intră în vigoare la începutul lunii decembrie a fiecărui an. Acest lucru are ca rezultat gestionarea traficului, pe baza graficului de circulație. Și în cadrul noului sistem este posibil să aibă loc evenimente neprevăzute, care vor necesita gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor. Este important ca toate persoanele implicate în gestionarea traficului, a perturbărilor și a crizelor să se informeze reciproc. ENIM va elabora un cadru pentru a ajuta administratorii de infrastructură și părțile interesate operaționale să coordoneze gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor, prin intermediul unor instrumente, metodologii și modalități procedurale comune.
14. ENIM va monitoriza și va analiza comparativ performanța serviciilor de infrastructură feroviară. ENIM va elabora un cadru pentru a sprijini administratorii de infrastructură, prin intermediul unor instrumente, metodologii și modalități procedurale comune, în vederea acestei evaluări a performanței. ENIM va publica un raport european de evaluare a performanței și îl va actualiza în fiecare an. Comisia poate institui un grup consultativ privind performanța, sub forma unui grup de experți independent și imparțial. Grupul va formula recomandări privind performanța, va examina proiectul de raport privind performanța și va prezenta o secțiune de sine stătătoare în cadrul raportului de evaluare a performanței.
15. Guvernanța
 1. Regulamentul atribuie ENIM noi responsabilități: de a institui cele trei cadre și de a coordona mai bine activitatea administratorilor de infrastructură în ceea ce privește serviciile feroviare multirețea. De asemenea, ENIM va numi coordonatorul rețelei, după obținerea acordului Comisiei Europene.
 2. Va fi numit un coordonator al rețelei pentru a sprijini activitatea ENIM. Acest coordonator al rețelei va asigura secretariatul ENIM, va contribui la pregătirea cadrelor, va contribui la coordonarea administratorilor de infrastructură, va identifica obstacolele din calea serviciilor feroviare multirețea, va acționa ca punct de contact și va sprijini activitățile referitoare la digitalizare.
 3. Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar (ENRRB) i se vor atribui funcții specifice în temeiul regulamentului pentru a monitoriza aspectele de reglementare și a asigura coordonarea autorităților naționale de reglementare, atunci când vor apărea probleme legate de serviciile feroviare multirețea.

4. Părțile interesate operaționale pot decide să instituie PFE pentru a asigura desfășurarea unei consultări eficiente a sectorului feroviar în ceea ce privește ENIM.
16. În cazul în care ENIM nu prezintă unul sau mai multe dintre cadrele sau elementele acestora sau în cazul în care unul sau mai multe dintre cadrele sau elementele acestora sunt inadecvate pentru a-și îndeplini obiectivele preconizate sau unul sau mai multe dintre cadre nu sunt suficiente pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a regulamentului, Comisia este împuternicită să adopte un act de punere în aplicare pentru a institui cadrul relevant sau elementele acestuia.
17. Primul grafic de circulație care urmează noilor norme prevăzute de regulament va fi publicat în 2030, urmând să înceapă să se aplice de la 14 decembrie 2030.

IV. CONCLUZIE

18. Poziția Consiliului sprijină obiectivul propunerii Comisiei și reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor informale dintre Consiliu și Parlamentul European, cu sprijinul Comisiei.
19. Odată adoptat, Regulamentul privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 va reprezenta o contribuție importantă la sectorul transporturilor.
-