P9_TA(2024)0127

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

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

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

(C/2025/1020)

Parlamentul European,

— având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2023)0443),

— având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0304/2023),

— având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

— având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 25 octombrie 2023 ([1]),

— având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 1 februarie 2024 ([2]),

— având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,

— având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0069/2024),

1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;

2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;

3. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

([1]) JO C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.
([2]) Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

P9_TC1-COD(2023)0271

Poziția Parlamentului European adoptată în primă lectură la 12 martie 2024 în vederea adoptării Regulamentului (UE) 2024/... al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

Având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([1]),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ([2]),

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 poluării ([4]), prin care să se reducă impactul emisiilor de poluanți atmosferici asupra sănătății cu peste 55 % și ponderea persoanelor afectate în mod cronic de zgomotul produs de transporturi cu 30 % până în 2030. Transporturile reprezintă aproximativ 25 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii, înregistrându-se o creștere a acestora în ultimii ani. Pactul verde european acordă prioritate trecerii la transportul feroviar și pe căile navigabile interioare a unei părți substanțiale din transportul intern de marfă efectuat în prezent în proporție de 75 % pe cale rutieră. Întrucât transportul feroviar este un mod de transport în mare parte electrificat și eficient din punct de vedere energetic, utilizarea pe scară mai largă a serviciilor de transport feroviar ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor și a consumului de energie din sectorul transporturilor.

(2) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă ([5]) 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~~***accesibilității, iar serviciile trebuie să fie mai bine adaptate*** la nevoile călătorilor și ale expeditorilor de mărfuri. **[AM 1].**

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

([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.
([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.

(2b) Eficientizarea transportului feroviar cu scopul creșterii aspectului competitiv multimodal dintre diferitele moduri de transport este importantă pentru a facilita un transfer modal substanțial și a atinge obiectivele stabilite în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă. Prin urmare, ar trebui luate în considerare, de asemenea, măsuri suplimentare de creștere a competitivității pe calea ferată, cum ar fi taxe mai mici de acces la calea ferată. Având în vedere creșterea cererii de capacitate feroviară atât din partea serviciilor de transport de călători, cât și din partea serviciilor de transport de marfă, vor fi necesare, de asemenea, investiții pentru realizarea acestor măsuri de consolidare a capacității. **[AM 3].**

(2c) Obiectivele tranziției la transportul feroviar la nivelul UE necesită obiective naționale bazate pe planuri naționale concrete elaborate de statele membre urmând o abordare ascendentă. **[AM 4].**

(3) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([6]) 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 Consiliului ([7]) 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***, cerință care este deosebit de importantă pentru dezvoltarea pieței trenurilor de noapte, precum și pentru obiectivul ambițios de a realiza tranziția transporturilor de mărfuri către transportul feroviar***. Regulamentul ar trebui să ofere administratorilor de infrastructură suficientă flexibilitate pentru gestionarea eficace a capacităților, asigurându-se în același timp că toate întreprinderile feroviare sunt tratate fără discriminare în ceea ce privește accesul lor la rețea. **[AM 5].**

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

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

(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 ([8]), 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

([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).

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

clarifice modul în care factorii sociali, economici și de mediu au fost luați în considerare și le afectează decizia. ***Aceste criterii socioeconomice și de mediu ar trebui să se bazeze pe metode acceptate și pe cele mai bune cunoștințe disponibil. Prin urmare, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte un act delegat care să stabilească procedurile, criteriile și metodologiile. Atunci când pregătește respectivul act delegat, Comisia ar trebui să coopereze cu Rețeaua europeană a administratorilor de infrastructură (ENIM) și cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) instituită prin Regulamentul (UE) 2016/796.*** **[AM 8].**

(8a) Capacitatea existentă de infrastructură feroviară nu este suficientă pentru atingerea obiectivelor Uniunii pentru 2030 și 2050 privind trecerea la transportul feroviar. De fapt, între 1990 și 2021, rețeaua feroviară din Uniune s-a redus cu peste 12 000 km. Realizarea obiectivelor Uniunii în materie de transfer modal depinde în primul rând de creșterea eficienței feroviare și de consolidarea capacității feroviare, aceasta din urmă necesitând investiții pentru întreținerea, reînnoirea și construirea de noi infrastructuri feroviare. Aceasta include valorificarea bugetelor naționale, a Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) creat prin Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului [9] ***și a investițiilor private pentru a aborda legăturile lipsă esențiale și a reduce blocajele, precum și pentru a asigura niveluri corespunzătoare de finanțare pentru întreținere. În special, statele membre ar trebui să împiedice degradarea infrastructurii feroviare și să reducă la minimum impactul posibilelor restricții de capacitate prin asigurarea unei finanțări adecvate, stabile și în timp util pe termen lung prin intermediul unor acorduri multianuale de performanță care ar trebui încheiate între statul membru și administratorul de infrastructură pentru o perioadă de cel puțin cinci ani.*** **[AM 9].**

(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***, ținând cont de impacturile socioeconomice și de cele legate de mediu***. Administratorii de infrastructură ar trebui să se asigure că planificarea strategică oferă din ce în ce mai multe detalii cu privire la capacitățile disponibile și că aceasta constituie baza pentru alocarea capacităților. ***Solicitanții, Platforma feroviară europeană (ERP), clienții serviciilor de transport feroviar și asociațiile acestora, autoritățile publice ale Uniunii și autoritățile publice naționale ar trebui să fie consultați în cursul planificării strategice și ar trebui să aibă posibilitatea de a contribui la studiul „Analiza evoluțiilor preconizate ale pieței transporturilor, astfel cum se menționează la articolul 15” și de a oferi observații independente cu privire la constatări.*** **[AM 10].**

(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~~***anumitor*** cereri de capacitate ***li se poate oferi o capacitate alternativă sau, dacă nu există o altă posibilitate,*** pot fi refuzate, iar planul de furnizare a capacităților trebuie actualizat periodic pentru a reflecta cererea reală. **[AM 11].**

(11a) Pe mai multe piețe feroviare naționale, administratorul de infrastructură este parte a unei societăți holding integrate pe verticală, cu unul sau mai mulți operatori de transport de călători și de marfă. În timpul alocării capacității pentru aceste întreprinderi feroviare, pentru buna funcționare a pieței este extrem de important ca respectiva capacitate să fie alocată într-un mod echitabil, rezonabil și nediscriminatoriu. În special, informațiile sensibile împărtășite administratorului de infrastructură ca parte din procesul de alocare a capacităților ar trebui să fie considerate confidențiale. **[AM 12].**

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

(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. ***Acest tip de ofertă de capacitate ar putea fi oferit, de asemenea, într-un pachet de trasee minime de tren nerezervate, calculate în prealabil, care pot fi apoi alocate într-un termen scurt.*** **[AM 13].**

(12a) Statele membre utilizează practici diferite pentru planificarea calendarului, iar aceste concepte ar trebui luate în considerare în planificarea strategică a capacităților. Aceste practici necesită o coordonare sporită între administratorii de infrastructură la nivel transfrontalier, în special atunci când administratorul de infrastructură planifică în prealabil capacitatea prin utilizarea calendarelor integrate de tip „clock-face". **[AM 14].**

(13) Solicitanții de capacități de infrastructură feroviară ar trebui să fie în măsură să planifice și să solicite anual capacitățile de infrastructură feroviară prin intermediul graficului de circulație. De asemenea, solicitanții ar trebui să fie în măsură să solicite capacitățile de infrastructură feroviară cu mai mult timp în avans pentru servicii de transport feroviar stabile, multianuale, prin intermediul acordurilor-cadru. În cele din urmă, solicitanții ar trebui să fie în măsură să solicite capacități aproape de momentul exploatării pentru trenurile individuale prin cereri de capacități ad-hoc sau pentru serviciile feroviare repetate prin cereri de planificare continuă.

(14) O parte semnificativă a transportului feroviar de marfă este de lung parcurs și necesită coordonarea transfrontalieră a administratorilor de infrastructură. Obiectivul de politică de creștere a traficului feroviar se bazează și pe creșterea serviciilor de transport transfrontalier de călători. Pentru a facilita și a promova creșterea traficului transfrontalier în spațiul feroviar unic european, este necesar să se asigure o mai mare coerență și armonizare a normelor și procedurilor privind gestionarea capacităților de infrastructură feroviară. În consecință, ar trebui consolidat rolul Rețelei europene a administratorilor de infrastructură pentru a-i încredința sarcina de a elabora orientări pentru punerea în aplicare armonizată a prezentului regulament privind procedurile și metodologiile de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și coordonarea activă a capacităților și traficului transfrontalier. În special, Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură ar trebui să elaboreze cadre europene de gestionare a capacităților, de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor, precum și de evaluare a performanței. ***Întreprinderile feroviare, solicitanții și alte părți interesate operaționale ar trebui, de asemenea, să fie consultate la elaborarea acestor cadre europene.*** **[AM 15].**

(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~~***justifice*** orice abatere de la cadrele elaborate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură***, abatere care ar trebui să fie permisă numai în cazuri excepționale și ar trebui să facă obiectul aprobării de către organismul național de reglementare din domeniul feroviar***. Se consideră că această abordare realizează un echilibru între necesitatea de a coordona și aplica abordări armonizate în spațiul feroviar unic european și necesitatea de a adapta procedurile și metodologiile la circumstanțele specifice ale anumitor zone geografice. După cinci ani de aplicare a prezentului regulament, Comisia ar trebui să evalueze dacă stadiul convergenței procedurilor și metodologiilor și eficacitatea procesului de coordonare între administratorii de infrastructură, precum și progresele generale înregistrate în direcția instituirii spațiului feroviar unic european justifică introducerea unei legislații secundare care să înlocuiască elementele cadrelor europene elaborate de Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură. **[AM 16].**

(15a) Pentru a asigura o rețea feroviară europeană neîntreruptă și a crește traficul feroviar transfrontalier și multi-rețea atât pentru transportul de marfă, cât și pentru transportul de călători, ar trebui să se atribuie noi sarcini ERA. ERA ar trebui să coopereze îndeaproape cu ENIM și cu coordonatorul rețelei în îndeplinirea noilor sale sarcini. **[AM 17].**

***(15b) Resursele ERA sunt insuficiente, având în vedere amploarea creșterii propuse a sarcinilor agenției și amploarea ambițiilor Uniunii în cadrul prezentului regulament. Cuantumul resurselor financiare dedicate îndeplinirii sarcinilor ERA în temeiul prezentului regulament ar trebui să provină din marjele nealocate în cadrul plafoanelor cadrului financiar multianual (CFM) sau să fie mobilizat prin intermediul instrumentelor speciale netematice ale CFM. Întrucât propunerea Comisiei de revizuire a CFM nu a consolidat bugetul ERA, majorarea creditelor pentru ERA nu poate fi compensată printr-o reducere compensatorie a cheltuielilor programate în cadrul MIE Transporturi sau nu poate duce la o reducere a finanțării pentru orice alte programe ale Uniunii.* [AM 18].**

(16) Normele privind gestionarea traficului feroviar transfrontalier în condiții normale și în caz de perturbări ar trebui să promoveze funcționarea fără probleme, reziliență 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. ***Pentru a consolida rolul întreprinderilor feroviare și al solicitanților, ERP este instituit ca organism consultativ al ENIM. Operatorii de infrastructuri de servicii și de terminale, părțile interesate din domeniul capacităților multimodale, precum porturile maritime și cele de pe căile navigabile interioare, precum și proprietarii de alte infrastructuri de servicii feroviare conexe ar putea face parte, de asemenea, din ERP. ENIM ar trebui să se consulte cu ERP înainte de a pregăti adoptarea cadrelor europene de gestionare a capacităților, de gestionare a traficului și de gestionare a performanței. În plus, ERP ar putea să pună la dispoziția ENIM o perspectivă mai clară asupra evoluțiilor pieței și ar putea, de asemenea, să emită, din proprie inițiativă, avize cu privire la orice propunere sau decizie luată de ENIM și de ERA.* [AM 19].**

(18) Fiabilitatea serviciilor de transport feroviar este unul dintre aspectele cele mai apreciate de clienții căilor ferate ***și nu în ultimul rând o cerință esențială a pieței trenurilor de noapte în curs de reafirmare, unde clienții serviciilor feroviare și solicitanții trebuie să știe cu mult timp în avans cum pot fi operate serviciile lor***. Fiabilitatea orarelor este, de asemenea, un aspect esențial pentru buna funcționare a sistemului feroviar, în cazul în care există interacțiuni puternice între servicii și externalitățile rețelei. Din acest motiv, abaterile de la orar ar trebui reduse la minimum. În plus, ar trebui introdus un sistem de stimulente adecvate pentru a promova îndeplinirea angajamentelor de către administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare***, operatorii de infrastructuri de servicii*** și alte părți interesate relevante. Aceste stimulente ar trebui să fie atât cu caracter economic, cât și fără caracter economic. **[AM 20].**

(19) Monitorizarea continuă a calității serviciilor de infrastructură feroviară și de transport feroviar este o condiție prealabilă pentru îmbunătățirea performanței acestor servicii. Prin urmare, ***administratorii de infrastructură ar trebui să monitorizeze și să evalueze comparativ performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar. Atunci când își stabilesc propriile obiective de performanță în plan, administratorii de infrastructură ar trebui să consulte autoritățile naționale de reglementare, ministerele naționale și Comisia pentru a se asigura că obiectivele respective sunt coerente cu obiectivele de performanță ale Uniunii. Este, de asemenea,*** ~~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 ***și ERA*** ar trebui să poată recurge la experți independenți ***ce dețin cunoștințe ample despre sectorul feroviar*** sub forma unui organism de evaluare a performanței. Acest organism ar trebui să aibă posibilitatea de a oferi Comisiei ***și ERA*** avize ~~independente~~***ale experților independenți*** în toate domeniile care influențează performanța serviciilor de transport feroviar și a gestionării infrastructurii feroviare. **[AM 21].**

(20) Pentru a îmbunătăți performanța serviciilor de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, administratorii de infrastructură, în strânsă cooperare cu Comisia, cu ***ERA, cu*** Organismul de evaluare a performanței și cu părțile interesate relevante, ar trebui ~~să 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 convenți. Cadrul ar trebui să permită identificarea deficiențelor în materie de performanță în rețeaua feroviară a UE. El ar trebui să garanteze că administratorii de infrastructură stabilesc obiective de performanță într-un mod care ține seama de particularitățile rețelei pe care o administrează, dar, în același timp, asigură coerența în identificarea celor mai

relevante deficiențe în materie de performanță. Cadrul ar trebui să permită administratorilor de infrastructură să coopereze la nivelul UE***, inclusiv în cadrul ERA,*** pentru a identifica măsuri de remediere a deficiențelor în materie de performanță și pentru a urmări impactul acestora. Colaborând ***cu ERA*** în cadrul Rețelei Europene a Administratorilor de Infrastructură și ținând seama de avizul Organismului de evaluare a performanței și al Comisiei, administratorii de infrastructură ar trebui să reexamineze periodic acest cadru pentru a se asigura că este adecvat scopului. **[AM 22].**

(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 ***(ENRRB)***, 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~~***(ENRRB)*** ar trebui să îndeplinească sarcini de coordonare și să adopte recomandări și avize fără caracter obligatoriu, care nu ar trebui să afecteze competențele organismelor de reglementare din domeniul feroviar sau pe cele ale administratorilor de infrastructură. ***ENRRB ar trebui să verifice compatibilitatea cadrelor europene cu obiectivele de reglementare ale regulamentului. Supravegherea reglementară ar trebui concepută astfel încât să împiedice deciziile naționale să submineze procedurile armonizate descrise în cadrele europene, cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul regulament.*** **[AM 23].**

(23) Gestionarea eficientă a capacităților feroviare și a traficului necesită schimbul de date și informații între administratorii de infrastructură, solicitanți și alte părți interesate operaționale. Acest schimb poate fi mult mai eficace și mai eficient cu sprijinul instrumentelor digitale interoperabile și, acolo unde este posibil, al automatizării. Prin urmare, specificațiile de interoperabilitate ar trebui puse în aplicare cu prioritate și dezvoltate în continuare pentru a ține pasul cu evoluțiile tehnologice și cu noile procese prezentate în prezentul regulament. ***Pentru a asigura o dezvoltare și o punere în aplicare rapide, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte un act delegat pentru punerea în aplicare și administrarea unei gestionări digitale integrate a traficului feroviar european. Întrucât ERA este autoritatea sistemului european pentru aplicațiile telematice, ea ar trebui să fie implicată îndeaproape în dezvoltarea și punerea în aplicare a instrumentelor digitale menționate la articolul 62 din prezentul regulament, pentru a se asigura că acestea sunt conforme cu STI privind aplicațiile telematice, astfel cum sunt definite în Directiva (UE) 2016/797 și în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2016/796.*** **[AM 24].**

(23a) Lucrătorii sunt esențiali pentru funcționarea eficientă a sectorului feroviar. Pentru ca serviciile să devină mai eficiente și pentru a crește calitatea lor, digitalizarea este esențială. Digitalizarea și automatizarea administrării capacităților feroviare și a traficului vor trebui să fie însoțite de dezvoltarea competențelor digitale ale angajaților din sector. Formarea și investițiile suplimentare în extinderea competențelor digitale în ceea ce privește noile cerințe digitale vor permite lucrătorilor să se adapteze și să contribuie în mod pozitiv la buna funcționare a sectorului printr-o comunicare îmbunătățită și printr-o capacitate mai mare de a face față unor evenimente neașteptate. **[AM 25].**

(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 legiferare ([10]). 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 Consiliului ([11]).

(28) Normele privind alocarea capacităților prevăzute în Directiva 2012/34/UE se înlocuiesc cu cele prevăzute în prezentul regulament. Prin urmare, în prezentul regulament ar trebui definite normele privind cooperarea dintre administratorii de infrastructură, normele privind cooperarea dintre organismele de reglementare din domeniul feroviar, cerințele referitoare la elementele din documentul de referință al rețelei care descriu natura infrastructurii feroviare aflate la dispoziția întreprinderilor feroviare, condițiile de acces la aceasta și principiile și criteriile de alocare a capacităților. Normele privind cooperarea și coordonarea, precum și elementele documentului de referință al rețelei, care nu sunt legate de gestionarea capacităților, ar trebui să rămână în Directiva 2012/34/UE.

(29) Evaluarea ex post a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 ([12]) 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. ***Articolele pertinente din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ar trebui să fie modificate în consecință.*** **[AM 26].**

([10]) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

([11]) 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).

([12]) SWD(2021) 134 final din 2 iunie 2021.

(29a) În mod similar, ar trebui asigurată alinierea cu următoarele regulamente de punere în aplicare pentru normele de alocare în infrastructurile de servicii [Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2177] și pentru procedurile și criteriile referitoare la acordurile-cadru [Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/545]. **[AM 27].**

(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~~***2012/34/UE*** și Regulamentul (UE) nr. 913/2010 la cel stabilit prin prezentul regulament implică faptul că pregătirile pentru graficele de circulație în temeiul noului cadru ar trebui să înceapă în paralel cu aplicarea normelor în temeiul cadrului actual. În consecință, într-o etapă de tranziție trebuie să se aplice un regim dual, în care activitățile pregătitoare necesare pentru un anumit grafic de circulație ar trebui să respecte cadrul juridic aplicabil graficului de circulație respectiv. Acordurile-cadru încheiate în temeiul cadrului actual ar trebui să poată fi aplicate în continuare ~~pentru o perioadă de tranziție în temeiul noului regim~~***până la sfârșitul contractului lor***. **[AM 28].**

(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, ***O dată de aplicare anterioară ar putea fi luată în considerare de către statele membre care sunt în măsură să demonstreze că au parcurs toate etapele necesare înainte de data adoptării regulamentului.*** **[AM 29],**

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește principiile, normele și procedurile aplicabile gestionării capacităților de infrastructură feroviară și coordonării cu 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.

(1a) Prezentul regulament stabilește, de asemenea, norme și proceduri pentru punerea în aplicare a unui sistem european digital integrat de gestionare a traficului feroviar. **[AM 30]**

(2) Prezentul regulament se aplică ***sistemului feroviar al Uniunii definit la articolul 2 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/797,*** utilizării infrastructurii feroviare pentru servicii de transport feroviar intern și internațional menționate la articolul 1 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE, inclusiv a infrastructurilor de servicii, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 11 din aceeași directivă. **[AM 31]**

(3) Capitolele II-V din prezentul regulament nu se aplică infrastructurii feroviare sau serviciilor de transport feroviar care sunt excluse de la aplicarea capitolului IV din Directiva 2012/34/UE în conformitate cu articolul 2 alineatele (3), (3a), (4), (8), (8a)***, (9)*** și (10) din directiva respectivă în perioada de valabilitate a excluderilor relevante. **[AM 32]**

(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, trimiterile 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 ~~efective~~***eficace*** capacitățile de infrastructură disponibile, astfel cum se prevede la articolul 26 din Directiva 2012/34/UE***, cu scopul de a crește ponderea transportului feroviar, atât pentru călători, cât și pentru mărfuri, în conformitate cu obiectivele climatice ale Uniunii***; **[AM 33]**

(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 ***și punctual*** în mai multe rețele ***și peste granițe, prin depunerea de eforturi pentru eliminarea blocajelor și a obstacolelor operaționale***; **[AM 34]**

(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***, inclusiv infrastructurile de servicii care sunt direct implicate într-un serviciu feroviar***; **[AM 35]**

(g) contribuie la implementarea și dezvoltarea spațiului feroviar unic european***, îndeosebi prin norme și standarde tehnice și operaționale europene comune, cerințe europene comune pentru echipamentele tehnice și o certificare europeană comună a personalului***. **[AM 36]**

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***, inevitabilă sau excepțională,*** ~~sau neobișnuită~~ independentă de voința administratorului de infrastructură ~~sau,~~ a întreprinderii feroviare ***sau a solicitantului***, 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,~~ ***inclusiv redirecționarea transfrontalieră; acest eveniment trebuie să se fi*** produs efectiv și ~~poate fi verificată~~***trebuie să fie verificabil*** în mod obiectiv și care face imposibilă îndeplinirea de către administratorul infrastructurii, temporar sau permanent, a obligațiilor sale în conformitate cu prezentul regulament sau cu Directiva 2012/34/UE sau de către întreprinderea feroviară a obligațiilor ~~sale~~ contractuale față de unul sau mai mulți administratori de infrastructură; **[AM 37]**

2. „interoperabilitate” înseamnă interoperabilitate în sensul definiției prevăzute la articolul 2 punctul 2 din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului ([13]);

2a. „solicitant” înseamnă o întreprindere feroviară sau o grupare internațională formată din întreprinderi feroviare sau din alte persoane sau entități juridice, de exemplu autoritățile competente definite la articolul 2 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ([14]) ***și expeditorii, agenții de expediție și operatorii de transport combinat, care doresc să obțină capacități de infrastructură în interes de serviciu public sau în interes comercial;*** **[AM 38]**

3. „parte interesată operațională” înseamnă un solicitant, o ~~întreprindere feroviară~~***asociere de solicitanți***, un administrator de infrastructură, un operator ~~de~~***al unei*** 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; **[AM 39]**

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 tarifarea care se aplică pe o durată care depășește o singură perioadă de valabilitate a graficului de circulație;

6. „alocare simultană a capacităților” înseamnă un proces prin care administratorii de infrastructură alocă capacități de infrastructură feroviară ca răspuns la un set de cereri de capacitate primite până la o anumită dată-limită și prin coordonarea acestor cereri pentru a asigura cea mai bună utilizare a infrastructurii și cea mai strânsă concordanță cu cererile;

7. „primul sosit, primul servit” înseamnă un principiu de alocare a capacităților de infrastructură feroviară conform căruia prioritatea în procesul de alocare este acordată în ordinea cronologică a cererilor de capacitate;

8. „trasă” înseamnă capacitatea de infrastructură necesară pentru a permite circulația unui tren între două puncte ale rețelei în cursul unei perioade determinate, care este descrisă ca o rută exactă cu orarul trenului respectiv, incluzând punctul de plecare și punctul de destinație, ora și ziua de intrare, ora și ziua de ieșire, precum și orice punct de oprire și orele de plecare aferente;

9. „specificație de capacitate” înseamnă un drept de capacitate care precizează caracteristicile comerciale și operaționale ale capacităților de infrastructură 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;

([13]) 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).

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

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.;

17a. „trase sistematice” înseamnă trase care se bazează pe articolele 11 și 20 din prezentul regulament, planificate în prealabil, după un program regulat, pe perioada de valabilitate a unui grafic de circulație. **[AM 40]**

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***, prin consultare cu ERP,*** 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]. **[AM 41]**

(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~~***justifică*** în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la principiile și procedurile comune stabilite în cadrul european de gestionare a capacităților. ***Abaterile sunt permise numai în cazuri excepționale și fac obiectul aprobării de către organismul național de reglementare în domeniul feroviar.*** **[AM 42]**

(4a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 71, pentru a stabili principiile și procedurile comune de gestionare a capacităților de infrastructură feroviară și pentru a modifica alineatul (2) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. **[AM 43]**

Articolul 7

Solicitanții

(1) Solicitanții depun cereri de capacități de infrastructură. Pentru a utiliza aceste capacități de infrastructură, solicitanții ***care nu sunt o întreprindere feroviară*** desemnează o întreprindere feroviară pentru a încheia un acord cu administratorul de infrastructură în conformitate cu articolul 28 din Directiva 2012/34/UE. Acest lucru nu aduce atingere dreptului solicitanților de a încheia acorduri-cadru cu administratorii de infrastructură în temeiul articolului 31 din prezentul regulament. **[AM 44]**

(2) Administratorul de infrastructură ~~poate~~ impune anumite cerințe solicitanților în vederea asigurării încasărilor previzionate și a utilizării viitoare a infrastructurii. Respectivele cerințe trebuie să fie corespunzătoare, transparente și nediscriminatorii. Ele sunt specificate în documentul de referință al rețelei menționat la punctul ~~1~~**2** litera ~~(b)~~***(c)*** din anexa IV. Cerințele pot include doar prevederea unei garanții financiare care nu trebuie să depășească un nivel corespunzător, proporțional cu nivelul de activitate prevăzut al solicitantului, și garantarea capacității acestuia de a pregăti oferte conforme pentru obținerea unor capacități de infrastructură. **[AM 45]**

(3) Comisia ~~poate adopta~~***adoptă, până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** acte de punere în aplicare care să stabilească detaliile criteriilor care trebuie îndeplinite în vederea aplicării alineatului ***(2) și pentru a modifica alineatul*** (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). **[AM 46]**

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~~***acordă***, 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. **[AM 47]**

(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 ***standardizate, puse la dispoziție de solicitanți administratorilor de infrastructură. Printre aceste criterii se numără***: **[AM 48]**

(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***, atât ca efect de rețea asupra întregii rețele, cât și asupra segmentelor de rețea, pentru persoanele și regiunile*** ~~persoanelor și regiunilor~~ deservite de serviciile de transport feroviar; **[AM 49]**

(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.;

(ea) efectele transferului modal către transportul feroviar. **[AM 50]**

(5) ENIM***, în consultare cu ERP,*** pregătește și adoptă procedurile menționate la alineatul (4) și le include în cadrul ~~UE~~***european*** de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Procedurile cuprind următoarele etape: **[AM 51]**

(a) proiectarea unor scenarii alternative de împărțire a capacităților disponibile pentru ~~diferite tipuri~~***fiecare tip diferit*** de servicii de transport feroviar ***care solicită aceeași capacitate***, implicând, acolo unde este posibil, furnizarea de capacități alternative pe alte rute sau orare alternative cu caracteristici comparabile***, atât pentru serviciile interne, cât și pentru serviciile transfrontaliere***; **[AM 52]**

(aa) proiectarea unor scenarii alternative pentru a aborda conflictele de capacitate dintre două solicitări care nu sunt coerente cu planificarea strategică a capacităților; **[AM 53]**

(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***, în consultanță cu ERP,*** elaborează metodologiile menționate la ***prezentul articol*** alineatul (5) litera (b). Parametrii acestor metodologii trebuie să permită luarea în considerare a circumstanțelor locale sau naționale pe baza unor abordări acceptate și a unor dovezi empirice. ENIM include metodologiile respective în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. **[AM 54]**

(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~~***este împuternicită să adopte acte delegate în concordanță cu articolul 71*** care să stabilească procedurile ***specifice***, ***datele standardizate care reflectă diferitele segmente de piață pentru*** criteriile și metodologiile ~~specifice~~***standardizate*** care trebuie aplicate pentru gestionarea capacităților reduse ***și să modifice alineatul (6) al prezentului articol. Actele delegate respective.*** ~~Respectivele acte de punere în aplicare~~ se adoptă ~~în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3)~~***până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]***. ***Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților.*** **[AM 55]**

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***, în funcție de disponibilitatea strategiei de capacitate, a modelului de capacitate și a planului de furnizare a capacității publicate***. **[AM 56]**

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 ***prezentul articol*** 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 ***create în conformitate cu articolul 27 alineatul (4)***. **[AM 57]**

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. ***Statul membru asigură administratorului infrastructurii o finanțare multianuală stabilă și în timp util pentru întreținerea, reînnoirea și construirea de noi infrastructuri feroviare pe parcursul unei perioade de cel puțin cinci ani, prin intermediul acordului multianual privind performanța, pentru a sprijini administratorii de infrastructură să prevină degradarea infrastructurii feroviare și să reducă la minimum impactul asupra posibilelor restricții de capacitate. Bugetul anual pus la dispoziția administratorilor de infrastructură este transparent pentru administratorul de infrastructură și alocat în mod fiabil.*** **[AM 58]**

(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.

Finanțarea multianuală furnizată de statul membru administratorului infrastructurii urmărește atingerea acestui echilibru. Informațiile necesare pentru ca administratorul de infrastructură să respecte această dispoziție sunt furnizate de solicitanți în timp util. **[AM 59 și 60]**

(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~~***2012 /34 /UE*** și, în ceea ce privește serviciile de transport feroviar transfrontalier, în conformitate cu articolul 54 din prezentul regulament. **[AM 61]**

(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***, de infrastructură*** și comerciale ale ~~solicitanți-lor~~***diferiților solicitanți***. **[AM 62]**

Structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă trimite administratorilor de infrastructură respectivi o recomandare referitoare la coordonarea lucrărilor cu trei luni înainte de perioada definită la alineatul (4). **[AM 63]**

(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. ***Întregul conținut este pus la dispoziție de către administratorul de infrastructură în limba oficială a statului membru și în limba engleză.*** **[AM 64]**

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 ***o recomandare a ERA și de*** experiența ENIM, a administratorilor de infrastructură, a solicitanților și a altor părți interesate operaționale, a organismelor de reglementare și a ~~ENRB~~***ENRRB*** în ceea ce privește punerea în aplicare a prezentei secțiuni. **[AM 65]**

(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. ***Orientările sunt furnizate de statele membre în timp util pentru a permite administratorilor de infrastructură și părților interesate operaționale să respecte termenele stabilite în anexa I la prezentul regulament.*** Aceste orientări pot viza/conține în special: **[AM 66]**

(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***, inclusiv de planurile strategice pe termen lung privind infrastructura*** și strategiile relevante de la nivel național sau regional și de planurile de lucru ale coridoarelor europene de transport menționate la articolul ~~53 din~~***54 din Regulamentul (UE) 2024/... al Parlamentului European și al Consiliului*** ([15]) [noul Regulament ***privind*** TEN-T]; **[AM 67]**

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

(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~~***furnizarea în timp util a orientărilor și asigură*** coerența între orientările strategice pe care le furnizează în conformitate cu prezentul alineat, în vederea sprijinirii dezvoltării serviciilor de transport feroviar internațional de călători și de marfă. ***Având în vedere articolul 8 din Directiva 2012/34/UE, statele membre asigură alocarea în avans a resurselor financiare destinate administratorilor de infrastructură pentru întreținerea periodică a infrastructurii și a resurselor financiare pentru dezvoltarea infrastructurii descrise în strategia de capacitate menționată la articolul 16 din prezentul regulament. Statele membre își coordonează planurile strategice pe termen lung privind infrastructura și orarele, dezvoltarea infrastructurii lor pe baza acestor planuri și calendarele implementării lor.*** **[AM 68]**

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

(4a) Ținând seama de experiențele legate de elaborarea și punerea în aplicare a orientărilor strategice menționate la alineatul (3), Comisia poate adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 71, în scopul stabilirii statutului juridic specific, a modelului, a procedurilor, a criteriilor și a metodologiilor de aplicat pentru adoptarea orientărilor strategice naționale în vederea asigurării coerenței dintre aceste orientări strategice emise de statul membru, necesare pentru a sprijini dezvoltarea serviciilor de transport feroviar internațional de marfă și de călători. **[AM 69]**

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***, în cooperare cu ERP,*** poate defini o listă mai detaliată, care să facă o diferențiere suplimentară între tipurile de servicii de transport feroviar. Pentru a sprijini coerența transfrontalieră a procesului de planificare strategică, în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 se include o listă armonizată. **[AM 70]**

(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 menționată la articolul 15 din Directiva 2012/34/UE;

(b) evoluția preconizată a necesităților de transport și a cererii rezultate de servicii de transport feroviar și de capacități de infrastructură, astfel cum au fost identificate prin analiza menționată la articolul 15 din prezentul regulament;

(c) ***nevoile de capacitate anunțate de părțile interesate operaționale și*** contribuția rezultată din consultarea solicitanților actuali și potențiali în conformitate cu articolul 13; **[AM 71]**

(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.

(fa) pe cât posibil, impactul socioeconomic și de mediu al utilizării capacităților de infrastructură. **[AM 72]**

(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]~~***spațiul feroviar unic european***. ~~Administratorii de infrastructură pot include și alte linii și noduri ale rețelei pe care o administrează.~~ **[AM 73]**

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***, ținând cont de nevoile anunțate de solicitanți pentru servicii noi sau modificate***; **[AM 74]**

(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) ***Până la...[12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** ENIM elaborează orientări care stabilesc principii, proceduri și metodologii comune pentru planificarea strategică a capacităților. Comisia include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 din prezentul regulament. Orientările respective ar trebui să conțină cel puțin elementele enumerate în anexa III la prezentul regulament. Administratorii de infrastructură țin seama în cea mai mare măsură de aceste orientări în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE. Aceștia explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la principiile, procedurile și metodologiile comune stabilite în orientări. **[AM 75]**

(9a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili principiile, procedurile și metodologiile comune pentru planificarea strategică a capacității și pentru a modifica alineatul (9) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților. **[AM 76]**

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 ***pe tot parcursul etapei de gestionare strategică a capacităților și cel puțin în conformitate cu etapele principale stabilite în anexa I,*** în conformitate cu articolele 53 și 54. **[AM 77]**

(2a) Administratorii de infrastructură oferă solicitanților posibilitatea de a-și anunța necesitățile de capacitate într-un format structurat pe tot parcursul procesului de gestionare a capacităților, pentru care ENIM precizează calendare adecvate. Administratorii de infrastructură depun toate eforturile pentru a integra necesitățile anunțate de solicitanți în documentele de planificare strategică a capacităților menționate la articolul 11 alineatul (2). Dacă nu sunt disponibile alternative pentru toate necesitățile de capacitate anunțate, administratorii de infrastructură depun toate eforturile pentru a rezolva conflictele potențiale prin intermediul mecanismului de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36. **[AM 78]**

(2b) Organismul de reglementare monitorizează activitățile administratorului de infrastructură în planificarea strategică a capacităților în conformitate cu articolul 63. **[AM 79]**

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 ***și a ERP***, a organismelor de reglementare și a Rețelei europene a organismelor de reglementare în domeniul feroviar („ENRRB"), a coordonatorilor europeni și, dacă este necesar, a autorităților statelor membre și a altor părți interesate. **[AM 80]**

(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.

(3a) Structura de guvernanță a transportului feroviar de marfă trimite administratorilor de infrastructură respectivi o recomandare referitoare la strategia coordonată privind capacitatea cu trei luni înainte de perioada definită la articolul 10 alineatul (4). **[AM 81]**

Articolul 15

Analiza evoluțiilor preconizate ale pieței transporturilor

(1) Administratorii de infrastructură și ENIM***, în consultare cu ENRRB și ERP,*** monitorizează și analizează periodic piețele transporturilor ***și aspectele multimodale relevante pentru transportul feroviar*** pentru a-și fundamenta strategia de afaceri generală, gestionarea capacităților și a situațiilor de urgență, precum și deciziile de investiții. Administratorii de infrastructură comunică rezultatele acestei analize altor părți interesate în scopuri similare, inclusiv coordonatorilor europeni. **[AM 82]**

(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.

(ca) dacă este posibil, impactul efectelor prognozate ale schimbărilor climatice atât asupra infrastructurii, cât și asupra serviciilor furnizate. **[AM 83]**

(4) ENIM se consultă cu solicitanții***, cu ERP***, cu clienții serviciilor de transport feroviar și cu asociațiile acestora, cu autoritățile publice naționale și europene cu privire la termenii de referință ai studiului, în special în ceea ce privește scopul studiului și procesul de implicare a părților interesate. **[AM 84]**

(5) ENIM examinează și actualizează studiul după necesități și, în orice caz, cel puțin o dată la cinci ani.

(5a) Toate datele pentru studiu și studiul în sine sunt publicate și accesibile în mod liber. Datele trebuie să poată fi citite automat. **[AM 85]**

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***, dacă este necesar,*** actualizează ~~periodic~~ strategia privind capacitatea în conformitate cu calendarul și cu conținutul prevăzute în secțiunea 2 din anexa I. **[AM 86]**

(5) Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții ***și cu infrastructurile de servicii afectate*** cu privire la strategia privind capacitatea în conformitate cu articolul 13 și coordonează strategiile privind capacitatea cu alți administratori de infrastructură ***vizați,*** în conformitate cu articolul 14. **[AM 87]**

(5a) Administratorul de infrastructură prezintă organismului de reglementare strategia privind capacitatea. În termen de trei luni de la publicare, organismul de reglementare are, după efectuarea unei analize, competența de a solicita administratorului de infrastructură să modifice strategia respectivă. **[AM 88]**

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. ***El conține, de asemenea, informații privind capacitatea infrastructurilor de servicii respective menționate la articolul 29 alineatul (1).*** Administratorii de infrastructură pregătesc și publică modelul de capacitate pentru fiecare perioadă de valabilitate a graficului de circulație și actualizează ~~periodic~~ modelul de capacitate ***atunci când este necesar*** în conformitate cu conținutul și cu calendarul prevăzute în secțiunile 1 și 2 din anexa I. **[AM 89]**

(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~~***nu trebuie actualizată dacă modelul de capacitate a fost deja publicat pentru aceeași perioadă de valabilitate a graficului de circulație***. **[AM 90]**

(4) Administratorii de infrastructură se consultă cu solicitanții ***și cu organismul de reglementare*** cu privire la modelul de capacitate în conformitate cu articolul 13 și coordonează strategiile privind capacitatea cu alți administratori de infrastructură ***vizați,*** în conformitate cu articolul 14. **[AM 91]**

(4a) Administratorul de infrastructură prezintă modelul de capacitate organismului de reglementare în vederea controlului cu două luni înainte de publicare. Organismul de reglementare poate lua o decizie cel târziu cu o lună înainte de publicare, solicitând administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate înainte de publicare. Pentru a asigura coerența transfrontalieră a modelelor de capacitate, decizia organismului de reglementare ține cont, după caz, de orice aviz sau recomandare din partea ENIM, a ERA sau a altor organisme de reglementare. **[AM 92]**

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 ***în graficul de circulație și rezervate pentru cererile ulterioare în concordanță cu articolul 33, inclusiv infrastructurile de servicii***; **[AM 93]**

(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 ***și capacitățile din infrastructurile de servicii, astfel cum sunt menționate la articolul 29 alineatul (1),*** planificate în prealabil. Capacitățile planificate în prealabil înseamnă capacitățile pentru care administratorul de infrastructură definește caracteristicile și volumele capacităților disponibile pentru cererile solicitanților, stabilește norme pentru alocarea acestor capacități și definește procesul prin care pot fi solicitate astfel de capacități, în conformitate cu articolul 20. Caracteristicile, normele și procesele de alocare specificate sunt luate în considerare la alocarea capacităților planificate în prealabil. **[AM 94]**

(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]~~***și asigură coerența cu strategia privind capacitatea***. **[AM 95]**

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) ***Administratorul de infrastructură prezintă organismului de reglementare proiectul de plan de furnizare a capacităților în vederea controlului cu două luni înainte de publicare.*** Organismul de reglementare analizează planul ~~de furnizare a capacităților~~***în cauză*** și poate lua o decizie ~~prin care să solicite~~***cel târziu cu o lună înainte de publicare, solicitând*** 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).~~ **[AM 96]**

(9a) Pentru a asigura coerența transfrontalieră a planurilor de furnizare a capacităților, decizia organismului de reglementare ține cont, după caz, de orice aviz sau recomandare din partea ENRRB, a ERA sau a altor organisme de reglementare. **[AM 97]**

(10) ***Până la... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] și în consultare cu ERP,*** ENIM adoptă orientări și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, stabilind următoarele: **[AM 98]**

(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.

(10a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili principiile, procedurile și metodologiile comune pentru orientările menționate la alineatul (10) de la prezentul articol și pentru a modifica alineatul (10) de la prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților. **[AM 99]**

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]~~***unei linii***; **[AM 100]**

(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~~***este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili*** detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate pentru aplicarea alineatului (2) ***de la prezentul articol***, în special pentru situațiile care au un impact potențial asupra traficului transfrontalier. ~~Respectivele acte de punere în aplicare~~***Actele delegate respective*** se adoptă ~~în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3)~~***până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]***. **[AM 101]**

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~~***curse ale trenurilor*** incluse. **[AM 102]**

(3) ***Până la... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] și în consultare cu ERP,*** ENIM elaborează un cadru comun pentru criteriile și procedurile menționate la alineatul (1) ***de la prezentul articol*** și îl include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. Acest cadru comun trebuie să asigure un echilibru între beneficiile rezervării de capacități pentru anumite tipuri de servicii de transport feroviar sau procese de alocare și necesitatea de a asigura flexibilitatea 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. **[AM 103]**

(4) ENIM elaborează și adoptă specificații formale pentru obiectele de planificare a capacităților într-un format lizibil pentru om și prelucrabil automat. ENIM include aceste specificații în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6 ***din prezentul regulament***. Pe baza experienței sale în aplicarea prezentului articol, ENIM***, după consultarea ERP,*** furnizează Comisiei informații cu privire la posibilele modificări ale specificațiilor tehnice de interoperabilitate, astfel cum sunt prevăzute în Directiva (UE) 2016/797 și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul directivei respective, în conformitate cu articolul 62 alineatul (3) din prezentul regulament. **[AM 104]**

(4a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili detaliile procedurii și criteriile care trebuie urmate pentru aplicarea alineatului (1) de la prezentul articol, în special pentru situațiile care au un impact potențial asupra traficului transfrontalier, și pentru a modifica alineatul (1) de la prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. **[AM 105]**

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 ***perioadei de valabilitate a*** graficului de circulație nu constituie un motiv pentru declararea unui element al infrastructurii ca fiind foarte utilizat sau saturat, cu excepția cazului în care sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatul (1). **[AM 106]**

(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)~~ ***(6)***. **[AM 107]**

(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~~***ENRRB*** în punerea în aplicare a prezentului articol. **[AM 108]**

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. ***Analiza capacității face distincție între măsurile pentru infrastructura foarte utilizată și cele pentru infrastructura saturată.*** **[AM 109]**

(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, ***inclusiv prin diferite rețele, după caz,*** servicii de replanificare, modificări de viteză, armonizarea procedurilor de operare și îmbunătățirea infrastructurii. **[AM 110]**

(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***, inclusiv în alte rețele vizate,*** în temeiul prezentului articol în planificarea strategică a capacităților, în special în strategia privind capacitatea, în modelul de capacitate și în planul de furnizare a capacităților. **[AM 111]**

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) ***Pentru infrastructura declarată saturată în conformitate cu articolul 21 și*** în termen de șase luni de la finalizarea analizei capacității în conformitate cu articolul 22, administratorul de infrastructură elaborează un plan de sporire a capacității. **[AM 112]**

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 ***măsurile descrise la articolul 22 alineatul (2) și*** modificările probabile ale tarifelor de acces. **[AM 113]**

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].

Pe baza unei analize a capacității, statul membru construiește sau modernizează infrastructura necesară. **[AM 114]**

(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 ***care sunt declarate congestionate*** în temeiul alineatului (1), administratorul de infrastructură acționează în conformitate cu articolul 8. **[AM 115]**

Până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], dacă s-a declarat că se apelează foarte intens la repartizarea capacităților de infrastructură în temeiul alineatului (1) din prezentul articol, administratorul de infrastructură acționează în conformitate cu articolul 8. **[AM 116]**

Administratorul de infrastructură ia în considerare nevoia de capacitate pentru serviciile de transport feroviar multi-rețea***, în special pentru serviciile de transport feroviar internațional de marfă***. **[AM 117]**

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 cerec~~***er*** drepturi de capacitate multi-rețea și ~~de a primi~~***primesc*** răspunsuri la aceste cereri într-un singur loc și printr-o singură operațiune ***după cum stă scris la alineatul (4) de la prezentul articol***. Administratorii de infrastructură cooperează la alocarea 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. **[AM 118]**

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***, în special în cazul întreprinderilor feroviare integrate pe verticală***. ***Informațiile precum linia anume ce face obiectul cererii, numărul sau frecvența aferente sunt considerate confidențiale.*** **[AM 119]**

(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***, după ce ERA aprobă conformitatea cu STI-urile și până la... [12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], un ghișeu unic cu*** ~~stabilește~~ o interfață unică sau un sistem comun ***dezvoltat*** în conformitate cu articolul 62~~.~~***. Administratorii de infrastructură se folosesc de această interfață unică*** pentru a ~~gestiona~~***administra*** alocarea capacităților într-un singur loc și printr-o singură operațiune. ***Serviciile feroviare conectate sau grupate au un singur administrator de infrastructură ca punct unic de contact. Astfel de servicii feroviare conectate sau grupate trebuie declarate în cererea de capacitate.*** **[AM 120]**

(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 ***se consultă cu ERP și*** definește intervalele pentru acest prag și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. **[AM 121]**

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, ***informează*** organismul de reglementare responsabil ~~cu~~***pentru*** administratorul de infrastructură ***respectiv. Organismul de reglementare*** respectiv informează organismele de reglementare relevante și ENRRB. **[AM 122]**

(7a) Administratorul de infrastructură are dreptul să aplice, în funcție de situație, diferite unghiuri de abordare a graficelor de circulație. Dacă decide să facă o preplanificare a capacității folosind tronsoane sistematice cu relevanță transfrontalieră, administratorul de infrastructură se coordonează cu administratorii de infrastructură din țările vecine și cu alți administratori de infrastructură vizați pentru a găsi soluții convenite de comun acord pentru traficul transfrontalier. Indiferent de opțiunea aleasă de statele membre la nivel național pentru graficele orare, administratorii de infrastructură asigură o alocare echilibrată, echitabilă și nediscriminatorie a tronsoanelor. Cât despre compensația pentru modificările drepturilor de capacitate menționate la articolul 40 care implică și tronsoane sistematice, valoarea acesteia se stabilește de cel puțin 1,25 ori valoarea definită pentru tronsoanele nesistematice în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 40. **[AM 123]**

(7b) Administratorii de infrastructură informează organismul de reglementare cu privire la toate cererile de capacitate primite care nu corespund parametrilor capacităților disponibile, astfel cum sunt definiți în planul de furnizare a capacităților, indiferent dacă cererile au fost acceptate sau refuzate. Pe baza acestor informații, organismul de reglementare emite cel puțin o dată la doi ani un aviz prin care poate recomanda administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate. **[AM 124]**

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~~***ghișeu unic, după cum se precizează la articolul 27 alineatul (4),*** responsabil cu comunicarea cu solicitantul în legătură cu ~~cererea~~***fiecare cerere*** de acordare a dreptului de capacitate multi-rețea, care este notificat solicitantului fără întârziere după primirea cererii***. Aceasta se aplică și în cazul perechilor transfrontaliere de trenuri care reprezintă servicii feroviare internaționale înspre și dinspre o destinație din alt stat membru***; **[AM 125]**

(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) ***Până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] și în consultare cu ERP,*** ENIM definește procedurile și metodele detaliate de punere în aplicare a prezentului articol și cerințele minime de calitate menționate la alineatul (2) litera (b) și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. **[AM 126]**

(5a) Până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile și metodele detaliate de punere în aplicare a prezentului articol și cerințele de calitate minime menționate la alineatul (2) litera (b) și a modifica alineatul (5) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). Ele sunt incluse în cadrul european pentru administrarea capacităților. **[AM 127]**

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 Comisiei ([16]) cooperează cu administratorii de infrastructură pentru ca aceștia să ofere ~~trase~~***tronsoane*** care să includă capacitatea infrastructurii ~~feroviare~~***de servicii***. Alți operatori de infrastructuri de servicii pot încheia un acord cu administratorii de infrastructură pentru furnizarea în comun a capacităților. **[AM 128]**

(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~~***, stabilit în conformitate cu articolul 27 alineatul (4), drepturile*** de capacitate ***pe operațiune*** pe infrastructura feroviară și în infrastructurile de servicii menționate la alineatul (1). **[AM 129]**

(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~~***de servicii care îndeplinesc*** cerințele solicitantului, sau depun eforturi pentru a oferi o alternativă viabilă. **[AM 130]**

(5) Operatorii de infrastructuri de servicii ***afectate*** 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. **[AM 131]**

(5a) Atunci când solicită drepturi de capacitate pentru a avea acces la o infrastructură de servicii, solicitanții trebuie să depună la dosar acordul prin care proprietarul infrastructurii de servicii acceptă vehiculele lor. **[AM 132]**

(6) În sensul prezentului articol și în conformitate cu articolul 62, ENIM***, după ce primește aprobare de la ERA și până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** furnizează orientări cu privire la cerințele funcționale și tehnice pentru schimbul de informații între operatorii de infrastructuri ~~feroviare~~***de servicii*** 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. **[AM 133]**

(7) ENRRB monitorizează aplicarea alineatului ~~(7)~~***(6)*** și oferă recomandări cu privire la criteriile care trebuie utilizate pentru evaluarea cererilor de scutire. **[AM 134]**

([16]) 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).

(7a) Administratorii de infrastructură informează organismul de reglementare despre toate cererile de capacitate primite care nu au corespuns parametrilor capacităților disponibile definiți în planul de furnizare a capacităților și, ca urmare, au fost respinse. Pe baza acestor informații, organismul de reglementare emite cel puțin o dată la doi ani un aviz prin care poate recomanda administratorului de infrastructură să modifice modelul de capacitate. **[AM 135]**

(7b) Până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili în detaliu cerințele funcționale și tehnice pentru schimbul de informații între operatorii de infrastructuri feroviare și administratorii de infrastructură în sensul prezentului articol și a modifica alineatul (6) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). **[AM 136]**

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~~***la intervale regulate*** graficul de circulație până la sfârșitul perioadei de valabilitate a graficului de circulație, ținând seama de capacitățile alocate prin procesul de planificare continuă menționat la articolul 33, de capacitățile alocate prin procesul ad-hoc menționat la articolul 34, de modificările drepturilor de capacitate în conformitate cu articolul 39 și de reprogramarea în contextul gestionării perturbărilor și al gestionării crizelor în conformitate cu articolul 41. **[AM 137]**

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.

Acordurile-cadru sunt notificate organismului de reglementare și aprobate de acesta. În cazul acordurilor-cadru pentru mai multe rețele, aprobarea ține seama de avizul dat de ENRRB. **[AM 138]**

(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***, după ce se consultă cu administratorii rețelelor învecinate,*** indică în aceste documente de planificare capacitatea pe care intenționează să o rezerve pentru alocare prin acorduri-cadru. **[AM 139]**

(4) Acordurile-cadru nu împiedică utilizarea infrastructurii relevante de către alți solicitanți sau alte servicii. În acest scop, administratorii de infrastructură***, după ce se consultă cu organismul de reglementare,*** stabilesc cotele maxime din capacitatea totală care pot fi alocate prin acorduri-cadru și le includ în documentul de referință al rețelei. ***Administratorii de infrastructură din țările învecinate care au încheiat acorduri-cadru transfrontaliere aliniază aceste cote maxime din capacitatea totală asigurând în măsura posibilităților coerența acestora.*** **[AM 140]**

(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~~***secțiunea*** 5 din anexa I trebuie să fie justificată prin cerința efectuării unor investiții specifice de către entitățile nou intrate pe piață sau prin noutatea substanțială a serviciului. **[AM 141]**

(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~~***adoptă, până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** un act de punere în aplicare ~~prin care să stabilească detaliile procedurii~~***pentru a stabili în detaliu procedura*** și criteriile care trebuie ~~urmărite~~***urmate*** pentru ~~aplicarea uniformă a prezentului~~***a aplica uniform și a modifica prezentul*** articol și ~~a articolului~~***articolul*** 33. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). **[AM 142]**

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 ***sau dacă cererile de capacitate nu sunt compatibile cu planul de furnizare a capacităților***, administratorii de infrastructură încearcă mai întâi să ~~soluționeze~~***rezolve*** conflictul prin mecanismul de consultare consensuală ***de rezolvare a conflictelor*** menționat la articolul 36. **[AM 143]**

(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~~***, cu condiția ca părțile interesate operaționale să fi fost consultate corespunzător, iar anunțurile lor privind capacitățile să fi fost luate în considerare în cea mai mare măsură posibilă***.* **[AM 144]**

Atunci când acceptă cereri care nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților, administratorul de infrastructură urmărește să mențină echilibrul general între elementele planului de furnizare a capacităților enumerate la articolul 18 alineatul (6) ***și cererea însăși. Aceste cereri trebuie luate în considerare dacă este disponibilă o capacitate liberă suficientă fără a restricționa nevoile pentru cererile ulterioare.*** **[AM 145]**

Atunci când ~~refuză~~***prelucrează*** cereri care nu sunt ~~conforme~~***compatibile*** cu planul de furnizare a capacităților***, administratorul de infrastructură ar trebui să ofere o alternativă și, în funcție de timpul disponibil, să se consulte mai întâi cu solicitanții în cauză. Dacă nu este posibilă nicio ofertă alternativă atunci când se respinge o cerere***, administratorul de infrastructură informează fără întârziere solicitantul în cauză cu privire la intenția sa de a refuza o cerere. Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare. **[AM 146]**

(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~~***secțiunea*** 4 din anexa I. În astfel de cazuri, administratorii de infrastructură alocă drepturile de capacitate în conformitate cu secțiunea 4 punctul 2 din anexa I. **[AM 147]**

(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~~***secțiunea*** 6 din anexa I. Administratorii de infrastructură rezervă capacități în acest scop în planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18. **[AM 148]**

(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~~***secțiunea*** 6 din anexa I. **[AM 149]**

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~~**6** punctul 2 din anexa I. **[AM 150]**

(4) În conformitate cu normele și procedurile prevăzute la articolul 20, administratorii de infrastructură ~~pot refuza alocarea capacităților~~***fac tot ce le stă în putință pentru a oferi capacități alternative*** pentru cererile de planificare continuă dacă cererile nu sunt conforme cu planul de furnizare a capacităților adoptat în conformitate cu articolul 18. ~~Refuzul se comunică fără întârziere solicitantului~~***Dacă nu poate oferi o alternativă, administratorul de infrastructură poate refuza să aloce capacități în urma unei astfel de cereri incompatibile cu realitatea***. Solicitantul are dreptul de a depune o plângere la organismul de reglementare. **[AM 151]**

~~(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.~~ **[AM 152]**

(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) ***Până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] și după consultarea cu ERP,*** ENIM elaborează orientări pentru mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor cu privire la cererile de capacitate multi-rețea și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. **[AM 153]**

(8a) Până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act de punere în aplicare care să stabilească detaliile procedurii și ale criteriilor care trebuie respectate pentru mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor pentru cererile de capacitate multi-rețea și pentru modificarea alineatului (8) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților. **[AM 154]**

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~~***mecanismului*** formal de soluționare a conflictelor, cererile de drepturi de capacitate multi-rețea sunt luate în considerare în întregime. În cazul în care, în conformitate cu articolul 8 alineatul (6), se aplică parametri naționali diferiți, parametrii respectivi se utilizează pentru secțiunile respective. **[AM 155]**

(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.

(3a) În acest sens, ENRRB elaborează orientări pentru a facilita aplicarea armonizată a articolului 3. **[AM 156]**

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.

(4a) În cazurile în care o capacitate este rezervată, dar nu este utilizată, se aplică o plată compensatorie în conformitate cu articolul 40. **[AM 157]**

(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~~***posibilă o ofertă alternativă în conformitate cu articolul 32 alineatul (5) și cu articolul 33 alineatul (4)***, administratorul ***(administratorii)*** de infrastructură furnizează solicitantului informații relevante care să îi permită să depună o nouă cerere de capacități de infrastructură. Dacă este cazul, informațiile respective trebuie să facă trimitere la planul de furnizare a capacităților menționat la articolul 18 și la planul pentru situații de urgență menționat la articolul 19. **[AM 158]**

(8) ***Până la... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** 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. **[AM 159]**

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.

(8a) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili norme și proceduri de gestionare a modificărilor aduse drepturilor de capacitate după alocare și pentru a modifica alineatul (8) de la prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților. **[AM 160]**

(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.

Articolul 40

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 ***și ERP***, ENIM definește***, până la... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** condiții armonizate pentru situațiile care conduc la compensații. Aceste condiții țin seama de normele prevăzute la articolul 39 alineatele (4) și (8). ENIM include aceste condiții în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. ENRRB publică un aviz privind condițiile definite de ENIM. **[AM 161]**

(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 organismele de reglementare pot stabili niveluri diferite ale compensație 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~~***întârzierile la plata*** compensației și iau o decizie fără întârziere și în termen de o lună de la colectarea tuturor informațiilor necesare pentru a evalua cauza modificării. Organismele de reglementare informează ENRRB și se pot consulta cu ENRRB cu privire la astfel de decizii. ENRRB se asigură că deciziile respective sunt coerente și se bazează pe principii general recunoscute. **[AM 162]**

(7) Comisia ~~poate adopta acte de punere în aplicare~~***este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71*** prin care să stabilească condițiile care conduc la plata compensațiilor, clasificarea modificărilor aduse drepturilor de capacitate și metodologiile de stabilire a nivelurilor compensației~~. Respectivele acte de punere în aplicare~~ ***și pentru a modifica alineatul (2) de la prezentul articol. Actele delegate respective*** se adoptă ~~în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3)~~***până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]***. ***Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților.*** **[AM 163]**

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) ***Până la... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** ENIM elaborează și adoptă orientări pentru gestionarea și alocarea într-un mod transparent și nediscriminatoriu a 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”. **[AM 164]**

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~~***mecanismului*** de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36 și a ~~procesului~~***mecanismului*** formal de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37. ENIM include aceste orientări în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6. **[AM 165]**

(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~~***este împuternicită să adopte*** un act ~~de punere în aplicare~~***delegat în conformitate cu articolul 71*** prin care să stabilească criteriile și procedurile de reprogramare, inclusiv modificările unilaterale ale drepturilor de capacitate alocate de către administratorii de infrastructură în scopul gestionării perturbărilor rețelei. ~~Respectivul act de punere în aplicare~~ ***și să modifice alineatul (2) de la prezentul articol. Actele delegate respective*** se adoptă ~~în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3)~~***până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților.*** **[AM 166]**

(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.

(2a) Administratorii de infrastructură publică și pun la dispoziție în mod gratuit normele și procedurile speciale menționate la alineatul (2) și le notifică Comisiei. **[AM 167]**

(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) ***Până la... [18 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** administratorii de infrastructură instituie norme și proceduri pentru gestionarea abaterilor circulației trenurilor de la graficul de circulație. Aceste norme și proceduri se publică în documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE și vizează gestionarea traficului în situațiile prevăzute la articolul 42 alineatul (1) literele (a), (b) și (c) din prezentul regulament. **[AM 168]**

(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. ~~Principii-le~~***Normele și procedurile*** pot include norme de prioritate pentru gestionarea diferitelor tipuri de trafic și procedurile, criteriile și obiectivele specifice care trebuie aplicate într-o abordare bazată pe optimizare, care se bazează pe optimizarea unei funcții-țintă, cum ar fi reducerea la minimum a minutelor de întârziere sau a timpului necesar pentru revenirea la funcționarea normală, mai degrabă decât norme de prioritate explicite. **[AM 169]**

(3) În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul de infrastructură ia***, fără întârziere,*** toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale. În acest scop, Comisia pune în aplicare un plan de urgență în conformitate cu articolul 19. În cazul unei perturbări care are un impact potențial asupra traficului transfrontalier, administratorii de infrastructură în cauză cooperează între ei pentru a restabili transfrontalier normal, în conformitate cu cadrul european de coordonare a gestionării traficului, perturbărilor și crizelor menționat la articolul 44. **[AM 170]**

(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.

(4a) Abaterile sunt permise numai în cazuri justificate corespunzător și sunt aprobate de organismul național de reglementare. **[AM 171]**

(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***, depunând în același timp toate eforturile pentru a oferi posibile alternative***. **[AM 172]**

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.

(5a) În cazul unei retrageri de capacitate, administratorii de infrastructură informează în timp util întreprinderile feroviare cu privire la gestionarea timpului, la evoluția reparațiilor și la posibilele alternative la capacitatea alocată. **[AM 173]**

(6) Statele membre pot cere întreprinderilor feroviare să se implice în asigurarea aplicării și în monitorizarea conformității lor cu standardele și normele de siguranță.

(6a) Comisia adoptă, până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], acte de punere în aplicare care stabilesc norme și proceduri pentru gestionarea abaterilor circulației trenurilor de la orarul de circulație și de modificare a alineatului (1) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). **[AM 174]**

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. **[AM 175]**

(2) Cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor oferă orientări pentru coordonarea dintre administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare și alte părți interesate operaționale***, inclusiv ENRRB***. **[AM 176]**

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

(3a) Ținând seama de cadrul adoptat de ENIM în conformitate cu alineatul (1), Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili detaliile privind coordonarea gestionării traficului transfrontalier, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor și pentru a modifica alineatul (2) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]. **[AM 177]**

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 guvernanță 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. **[AM 178]**

(3) ENIM definește o metodă armonizată pentru estimarea duratei probabile și a impactului probabil al perturbărilor rețelei și o include în cadrul european de coordonare a gestionării traficului***, a gestionării perturbărilor*** și a gestionării crizelor menționat la articolul 44. **[AM 179]**

(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.

4a. În cazul unei întreruperi parțiale sau totale a serviciilor cauzată de o perturbare a funcționării trenurilor din cauza unei defecțiuni tehnice, a unui incident sau a unui accident pe o linie transfrontalieră care durează mai mult de 15 zile, administratorii infrastructurii afectate întocmesc, în termen de 30 de zile de la eveniment, un raport privind incidentul. Raportul privind incidentul include cel puțin:

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

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

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

AEF poate emite recomandări privind măsuri îmbunătățite pentru a aborda perturbările și restricțiile capacităților de trafic cauzate de accident. **[AM 180]**

(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 eficace 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 reduse;

(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~~***El*** coordonează aceste măsuri de urgență cu alte state membre. **[AM 181]**

(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) ***Comisia adoptă obiectivele de performanță ale Uniunii pentru domeniile de performanță prevăzute în anexa VII. Obiectivele sunt în conformitate cu obiectivele de transfer modal și sunt actualizate periodic.*** În conformitate cu articolul 7f litera (d) din Directiva 2012/34/UE, ENIM***, cu sprijinul administratorilor de infrastructură feroviară,*** monitorizează și ~~analizează~~***evaluează*** comparativ ~~rezultatele~~***performanța*** serviciilor de infrastructură feroviară ~~ținând seama de obiectivele generale prevăzute la articolul 2 din prezentul regulament. Administratorii de infrastructură feroviară monitorizează, de asemenea, rezultatele~~***și a*** serviciilor de transport feroviar***, ținând seama de obiectivele de performanță ale Uniunii și ale administratorilor de infrastructură. ENIM informează periodic organismul de evaluare a performanței și Comisia.*** **[AM 182]**

(2) În acest scop, administratorii de infrastructură își stabilesc propriile obiective de performanță în planul menționat la articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE, ținând seama de orice obiective stabilite în acordurile de natură contractuală menționate la articolul 30 din directiva respectivă***. Administratorii de infrastructură se consultă cu organismele naționale și europene relevante pentru a se asigura că obiectivele respective sunt coerente cu obiectivele de performanță ale Uniunii***. Aceștia instituie și efectuează proceduri de monitorizare și raportare cu privire la progresele înregistrate în atingerea obiectivelor, de identificare a cauzelor deficiențelor de performanță împreună cu părțile interesate operaționale și de concepere și punere în aplicare a unor măsuri de remediere în vederea îmbunătățirii performanței. Aceste proceduri trebuie să țină seama de cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament. Administratorii de infrastructură explică în documentul de referință al rețelei motivul oricărei abateri de la procedurile comune stabilite în cadrul european de evaluare a performanței. ***Abaterile sunt permise numai în cazuri justificate corespunzător și sunt aprobate de organismul de reglementare.*** **[AM 183]**

(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) ***ERA, cu sprijinul ENIM,*** ~~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~~ ***19 din Regulamentul (UE) 2024/... [***noul Regulament TEN-T]. **[AM 184]**

(1a) ENRRB adoptă, până la... [șase luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], o recomandare privind cadrul european pentru evaluarea performanței. Atunci când creează și pune în aplicare cadrul european pentru evaluarea performanței, ERA ia în considerare recomandarea emisă de ENRRB. **[AM 185]**

(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~~***adoptă, până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** acte de punere în aplicare ~~prin care să stabilească~~***care stabilesc condiții uniforme pentru aplicarea elementelor menționate la alineatul (2) de la prezentul articol până la... [36 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], inclusiv*** norme detaliate cu privire la elementele menționate la alineatul (2) literele (b)-(d)~~,~~ ***și la obiectivele de performanță. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă*** în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 72 alineatul (2). În acest sens, Comisia ~~ține seama de activitatea desfășurată de ENIM în conformitate cu alineatul (3) și de orice recomandări ale Organismului~~***se consultă cu ENIM, ERP, ENRRB, cu Organismul*** de evaluare a performanței***, cu ERA și cu întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei***.* **[AM 186]**

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 Comisiei ([17]), ENIM întocmește și publică, până la ~~data de~~... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], un ***proiect de*** raport european de evaluare a performanței pe baza cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50 din prezentul regulament și îl actualizează în fiecare an. ***Pe baza acestui raport, ERA sprijină Comisia în monitorizarea și raportarea progreselor înregistrate în ceea ce privește obiectivele Uniunii în domeniul feroviar, inclusiv creșterea preconizată a traficului feroviar prevăzută pentru 2030 și 2050. Proiectul de raport european de evaluare a performanței se transmite organismului de evaluare a performanței.*** **[AM 187]**

([17]) 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).

(2) Organismul de evaluare a performanței elaborează ~~o secțiune separată a raportului~~***și adoptă un raport european de evaluare a performanței*** în care prezintă performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, ***dezacordurile evidențiate și*** recomandări privind aspectele legate de performanță ~~care trebuie abordate cu prioritate și recomandări privind~~***, inclusiv*** măsuri de îmbunătățire a performanței***, care trebuie să fie integrat în următorul program, în conformitate cu articolul 55 alineatul (8)***. **[AM 188]**

(3) Raportul ***european*** de evaluare a performanței ~~trebuie să acopere~~***acoperă*** cel puțin liniile incluse în ~~coridoarele europene de transport menționate în Regulamentul [noul Regulament TEN-T] și să includă~~***spațiul feroviar unic european și include*** informațiile prevăzute la [articolul ~~53~~***54*** alineatul (3) litera (g)] din Regulamentul ~~menționat~~***(UE) 2024/... [noul Regulament TEN-T]***. Informațiile prezentate trebuie să fie suficient de detaliate în ceea ce privește acoperirea geografică și ar trebui să acopere o perioadă de timp suficient de lungă pentru a permite interpretări semnificative. **[AM 189]**

(4) Raportul ***european*** de evaluare a performanței cuprinde o secțiune specifică privind rezultatele coordonării între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53 și privind mecanismul de consultare menționat la articolul 54 din prezentul regulament. **[AM 190]**

(4a) Raportul european de evaluare a performanței cuprinde o secțiune separată cu privire la punerea în aplicare a proceselor introduse de ENIM. Acesta conține, de asemenea, o analiză a progresului înregistrat în ceea ce privește punerea în aplicare în diferite state membre, inclusiv rapoarte despre exceptările naționale și recomandări pentru o armonizare și mai mare. **[AM 191]**

Articolul 52

Organismul de evaluare a performanței

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

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

În îndeplinirea sarcinilor care îi sunt conferite prin prezentul regulament, Organismul de evaluare a performanței este independent și nu trebuie să solicite sau să urmeze instrucțiuni din partea niciunui guvern al unui stat membru, a Comisiei, a ERA sau a oricărei alte entități publice sau private. **[AM 192]**

(2) Organismul de evaluare a performanței oferă consiliere ~~Comisiei~~***ERA, ENIM*** și coordonatorilor europeni cu privire la aspecte legate de performanța serviciilor de infrastructură feroviară și a serviciilor de transport feroviar, la cererea Comisiei***, a ERA*** sau a coordonatorilor europeni. **[AM 193]**

(3) Organismul de evaluare a performanței îndeplinește următoarele sarcini:

(a) formulează recomandări pentru ***Comisie și*** ENIM cu privire la stabilirea și revizuirea cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50, inclusiv cu privire la domeniile de performanță, aspectele legate de performanță care trebuie abordate în cadrul fiecărui domeniu de performanță, armonizarea metodologiilor, a proceselor, a criteriilor și a definițiilor pentru colectarea și analizarea datelor referitoare la performanță și la indicatorii de performanță; **[AM 194]**

(b) formulează recomandări de măsuri corective pentru ENIM***, ERA***, ENRRB, administratorii de infrastructură, solicitanți, organismele de reglementare, autorităților statelor membre și, după caz, alte părți interesate cu privire la gestionarea capacităților, la gestionarea traficului, la gestionarea perturbărilor și la gestionarea crizelor; **[AM 195]**

(c) examinează rezultatele proiectului de raport european ~~privind performanța~~***de evaluare a performanței*** și elaborează ~~secțiunea **separată** menționată~~***raportul separat menționat*** la articolul 51 alineatul (2); **[AM 196]**

(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***, ERA*** și, după caz, alte părți interesate cooperează cu Organismul de evaluare a performanței, în special prin furnizarea de informații referitoare la performanță, ~~din propriu inițiativă sau la cererea organismului,~~ și depun toate eforturile pentru a ține seama de recomandările acestuia în activitatea lor de management al performanței feroviare. **[AM 197]**

(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~~***este consolidată în special pentru*** liniile și nodurile ***TEN-T*** care fac parte din coridoarele europene de transport prevăzute la articolul 7 și în anexa III la [noul Regulament TEN-T]. **[AM 198]**

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

Statele membre și autoritățile de serviciu public pot extinde acoperirea la alte linii. **[AM 199]**

(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) ***Până la... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** ENIM elaborează, adoptă și pune în aplicare orientări pentru a asigura consultarea corespunzătoare și periodică a părților interesate***, inclusiv a reprezentanților ERA și ai statelor membre, precum și ai organismelor reprezentative menționate la articolul 38 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796,*** și le include în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6, în cadrul european de coordonare transfrontalieră a gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor menționat la articolul 44 și în cadrul european de evaluare a performanței menționat la articolul 50. Acest ~~proces~~***mecanism*** este elaborat și pus în aplicare cu sprijinul coordonatorului rețelei și cu implicarea punctelor focale desemnate ~~ale administratorilor~~***de administratorii*** de infrastructură menționate la articolul 60. **[AM 200]**

(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, ~~această~~***inclusiv a reprezentanților ERA și ai statelor membre, precum și ai organismelor reprezentative menționate la articolul 38 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796, ENIM*** publică un proiect în vederea consultării părților în cauză. Părților în cauză li se acordă un interval de timp adecvat pentru a oferi feedback cu privire la proiectul de decizie. Atunci când este necesar, trebuie să fie implicate și autoritățile statelor membre. ***Când ENIM ia o decizie care este probabil să aibă impact asupra ERP, ENIM consultă grupurile consultative respective.*** **[AM 201]**

(3) Atunci când adoptă avizul sau recomandarea finală, ENIM ține seama de feedbackul oferit de părțile în cauză în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care nu ia în considerare elemente semnificative ale feedbackului oferit, ENIM prezintă motivele ***justificate*** pentru care acționează astfel. **[AM 202]**

(3a) În cazul unor perspective divergente între ENIM și organismele consultative, acestea din urmă informează ENRRB. ENRRB ține cont de astfel de perspective divergente în raportul său european de evaluare a performanței menționat la articolul 51. **[AM 203]**

(3b) Comisia adoptă, până la... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], acte de punere în aplicare care stabilesc condiții uniforme pentru a asigura consultarea adecvată și periodică a părților interesate și modifică alineatul (1) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 72 alineatul (3). Acestea sunt incluse în cadrul european de gestionare a capacităților. **[AM 204]**

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],~~***ai spațiului feroviar unic european*** trebuie să fie membri ai ENIM. Aceștia numesc un reprezentant și un supleant. **[AM 205]**

(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~~***și ERA sunt membri*** fără drept de vot în cadrul ENIM. ~~Aceasta~~***Acestea*** sprijină activitatea rețelei și facilitează coordonarea. **[AM 206]**

(8) ENIM își definește programul de lucru. Programul de lucru acoperă o perioadă de cel puțin doi ani. ENIM consultă ***ERP, grupurile consultative stabilite la articolul 55a,*** solicitanții și alte părți interesate operaționale prin intermediul mecanismului de consultare menționat la articolul 54 cu privire la proiectul de program de lucru. În plus, ENIM se consultă cu Comisia Europeană, Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și, după caz, alte părți interesate. **[AM 207]**

(8a) La elaborarea cadrelor europene de gestionare a capacităților, de gestionare a traficului și de gestionare a performanței, ENIM se consultă cu ERP. **[AM 208]**

(8b) Administratorilor de infrastructură feroviară și organismelor de alocare din țările terțe care sunt responsabile pentru liniile din rețeaua transeuropeană de transport li se permite să se alăture ENIM în calitate de observatori. **[AM 209]**

Articolul 55a

Platforma feroviară europeană

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

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

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

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

(5) ENIM se consultă cu ERP înainte de a pregăti și adopta cadrele europene de gestionare a capacităților, de gestionare a traficului și de gestionare a performanței. ERP poate emite propriile avize, pe care ENIM le ia în considerare. ERP poate emite, de asemenea, avize din proprie inițiativă adresate ERA și/sau Comisiei.

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

(7) ERP adresează ERA și Comisiei un raport anual privind activitățile sale. Acest raport se publică. **[AM 210]**

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***, ERP*** și, după caz, reprezentanți ai ***ERA și ai*** statelor membre***, precum și ai organismelor reprezentative menționate la articolul 38 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2016/796***, la reuniunile sale pentru a discuta aspecte legate de dezvoltarea infrastructurii feroviare și pentru a asigura cooperarea cu coordonatorii europeni, astfel cum se subliniază în [noul Regulament TEN-T]. ENIM furnizează informațiile solicitate în temeiul [articolului 53 al treilea paragraf din noul Regulament TEN-T]. **[AM 211]**

Articolul 57a

Responsabilitățile ERA

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

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

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

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

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

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

(2) În activitatea sa, agenția:

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

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

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

(d) îndeplinește criteriile de deschidere, consens și transparență, astfel cum sunt definite în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1025/2012.

(3) Cuantumul resurselor financiare dedicate îndeplinirii sarcinilor ERA în temeiul prezentului regulament provine din marjele nealocate în cadrul plafoanelor CFM sau este mobilizat prin intermediul instrumentelor speciale netematice ale CFM. **[AM 212]**

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~~***Comisia, după consultarea statelor membre și a ENIM, numește*** până la ~~data de~~ [~~12~~***șase*** luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] o entitate imparțială și competentă care să îndeplinească funcțiile menționate la articolul 59. Această entitate va fi desemnată coordonator al rețelei. ***ENIM poate decide să înlocuiască entitatea numită drept coordonator al rețelei, cu consimțământul Comisiei.*** **[AM 213]**

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 ***și al Comisiei***. În acest scop, coordonatorul rețelei prezintă ENIM ***și Comisiei*** programul său anual de lucru cu privire la sarcinile prevăzute în prezentul regulament, precum și un raport anual privind punerea în aplicare a programului de lucru. **[AM 214]**

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.;

(ga) furnizează servicii B2B comune existente și noi pentru administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare pentru a îmbunătăți serviciile feroviare și a stimula traficul feroviar transeuropean. **[AM 215]**

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) ***Până la... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament],*** ENIM pregătește și adoptă o structură comună pentru documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, care ia în considerare informațiile enumerate în anexa IV la directiva respectivă și în anexa IV la prezentul regulament, precum și un calendar comun pentru consultarea părților interesate cu privire la proiectul de 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. **[AM 216]**

(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***, incluzând soluții digitale și în timp real, care sunt elaborate treptat împreună cu părțile interesate relevante***; **[AM 217]**

(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.

După caz, instrumentele digitale și serviciile digitale trebuie să respecte STI ATTM/ATTC și RINF, menționate la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797, pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor relevante. **[AM 218]**

(2a) Administratorii de infrastructură se asigură că instrumentele digitale și serviciile digitale îndeplinesc cerințele procesului de planificare și alocare a capacităților prevăzute în secțiunea 3 din prezentul regulament. Pentru a realiza îmbunătățirile indicate la alineatul (2) litera (a) de la prezentul articol, administratorii de infrastructură utilizează, de asemenea, un instrument pentru digitalizarea restricțiilor temporare de capacitate și o reprezentare grafică digitală a trenurilor care circulă pe rețeaua feroviară europeană. **[AM 219]**

(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 ***ERA și*** întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei și prin procesul menționat la articolul 5 din Directiva (UE) 2016/797. **[AM 220]**

(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).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ERA, în cooperare cu ENIM și coordonatorul rețelei, furnizează, în conformitate cu articolul 19 din Regulamentul (UE) 2016/796, până la... [12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], o recomandare Comisiei, în care stabilește instrumente privind punerea în aplicare și guvernanța sistemului european digital de gestionare a capacității și a traficului feroviar. Recomandarea ține seama de instrumentele aflate deja în funcțiune sau în curs de dezvoltare, precum și de investițiile angajate, și de instrumentele și calendarele prevăzute la prezentul alineat. Pe baza acestei recomandări, Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 71 pentru a stabili aceste instrumente de punere în aplicare și guvernanță a sistemului european digital de gestionare a capacității și a traficului feroviar și pentru a identifica sarcinile întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, ale ERA, ale administratorilor de infrastructură, ale ENIM, ale ENRRB și ale coordonatorului rețelei în cadrul acestui proces. **[AM 221]**

5b. ERA coordonează aceste sarcini.

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

ERA asigură conformitatea sistemelor digitale dezvoltate de sector cu standardele tehnice de interoperabilitate. **[AM 222]**

(5c) Comisia și statele membre sprijină finanțarea activităților stabilite la prezentul articol, inclusiv din MIE, pentru a asigura o punere în aplicare transfrontalieră armonizată, interoperabilă și în timp util a instrumentelor și serviciilor digitale. **[AM 223]**

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 ***și ale coordonatorului rețelei europene*** prevăzute în capitolele II-V ***din prezentul regulament*** și verifică respectarea prezentului regulament din proprie inițiativă și pentru a preveni discriminarea solicitanților. **[AM 224]**

(1a) Organismul de reglementare supraveghează planificarea strategică a capacității prevăzute în secțiunea II a prezentului Regulament și participă la aceasta. Organismul de reglementare evaluează, de asemenea, proporționalitatea, nediscriminarea și transparența. Organismul de reglementare poate emite avize și le poate transmite administratorilor de infrastructură, ENIM și ERP. Administratorii de infrastructură iau în considerare propunerile organismelor de reglementare la elaborarea planificării strategice a capacităților. **[AM 225]**

(2) O întreprindere feroviară, un ***alt*** solicitant, un solicitant potențial, o autoritate națională, regională sau locală responsabilă de sectorul transporturilor are dreptul de a introduce o cale de atac la organismul de reglementare, în conformitate cu articolul 56 din Directiva 2012/34/UE, dacă consideră că a fost tratat(ă) în mod inechitabil, discriminat(ă) sau vătămat(ă) în orice alt mod de către administratorul de infrastructură atunci când acesta a desfășurat activitățile prevăzute în capitolele II, III, IV și V din prezentul regulament ~~(Administrarea infrastructurii; Gestionarea traficului și a crizelor; Evaluarea și managementul performanței; Rețeaua europeană de coordonare)~~. **[AM 226]**

Articolul 64

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

(1) În scopul îndeplinirii responsabilităților care le revin în temeiul prezentului regulament, organismele de reglementare cooperează în cadrul ENRRB menționat la articolul 57 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, inclusiv prin consultări și investigații comune, prin adoptarea de avize sau recomandări sau prin alte activități relevante. Organismele de reglementare furnizează ENRRB toate informațiile necesare ***și țin seama de avizele și recomandările adoptate de ENRRB***. **[AM 227]**

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 ***și include explicația relevantă în decizia sa***. **[AM 228]**

(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.

(8a) ENRRB se asigură că structura sa, metodele sale de operare și toate informațiile relevante despre activitatea sa, inclusiv avizele și recomandările, sunt puse la dispoziția publicului pe site-ul său. Ea include datele de contact ale grupurilor de lucru. **[AM 229]**

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.

(2a) ENRRB evaluează, înaintea adoptării, cadrele europene pentru gestionarea capacităților, gestionarea traficului și evaluarea performanței, precum și structura comună pentru documentul de referință al rețelei, și emite un aviz și îl transmite organismelor de reglementare naționale, care pot lua măsuri în conformitate cu articolul 56 din Directiva 2012/34/UE. ENRRB poate evalua toate deciziile ENIM și poate emite și partaja avize cu ENIM, organismele de reglementare, ERP și administratorii de infrastructură. **[AM 230]**

~~(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.~~ **[AM 231]**

(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.

(5a) ENRRB formulează recomandări pentru ENIM cu privire la stabilirea și revizuirea cadrului european de evaluare a performanței menționat la articolul 50, inclusiv cu privire la domeniile de performanță, aspectele legate de performanță care trebuie abordate în cadrul fiecărui domeniu de performanță, armonizarea metodologiilor, a proceselor, a criteriilor și a definițiilor pentru colectarea și analizarea datelor referitoare la performanță și la indicatorii de performanță. **[AM 232]**

(6) ENRRB elaborează principii și practici comune pentru luarea deciziilor pentru care organismele de reglementare sunt împuternicite în temeiul prezentului regulament.

(6a) ENRRB evaluează cadrele europene pentru gestionarea capacităților, gestionarea traficului și evaluarea performanței, precum și structura comună pentru documentul de referință al rețelei și emite un aviz. Organismele de reglementare iau în considerare în cel mai înalt grad avizul ENRRB atunci când verifică documentele de referință ale rețelei. **[AM 233]**

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.

ENRRB se asigură că metodele sale de operare și toate informațiile relevante despre activitatea sa sunt puse la dispoziția publicului pe un site web comun. Acesta include detalii de contact pentru formularea de plângeri, informații de contact pentru grupurile de lucru specifice și informații despre proceduri. **[AM 234]**

ENRRB își publică avizele și recomandările pe un site web specific. **[AM 235]**

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. ***ERA este observator fără drept de vot.*** **[AM 236]**

(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;

(aa) adoptă avize și recomandări cu privire la deciziile luate de ENIM, care lucrează în cooperare cu coordonatorul rețelei în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament; **[AM 237]**

(ab) adoptă, în urma plângerilor formulate de întreprinderi feroviare, de operatori ai infrastructurilor de servicii și de alte părți interesate, recomandări și avize ale ENRRB în legătură cu consultările menționate la articolul 55a, precum și cu deciziile luate de ENIM, care lucrează în cooperare cu coordonatorul rețelei; **[AM 238]**

(b) elaborează și adoptă un raport anual privind activitățile ENRRB;

(c) înființează grupuri de lucru și numește președinții acestora.;

(ca) elaborează și adoptă o recomandare pentru ENIM cu privire la instituirea și revizuirea cadrului european pentru evaluarea performanței. **[AM 239]**

Articolul 69

Organizarea activităților consiliului

(1) Consiliul adoptă regulamentul său de procedură, după aprobarea acestuia de către Comisie.

(1a) Consiliul se reunește la intervale regulate. Alege un președinte dintre membrii săi cu o majoritate de două treimi dintre membrii săi, pe o durată de un an. **[AM 240]**

(2) Comisia ~~prezidează reuniunile~~***participă, sprijină și facilitează coordonarea în timpul reuniunilor*** consiliului. Aceasta nu are drept de vot. **[AM 241]**

(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***, pe baza unei invitații,*** participării experților din cadrul organismelor de reglementare din domeniul feroviar, al Comisiei, ***ERA și, după caz,*** al părților interesate operaționale și~~, după caz,~~ al altor organisme publice sau private. **[AM 242]**

(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 ***experți ai organismelor de reglementare din domeniul feroviar, ai Comisiei, ai ERA, ai părților interesate operaționale și, după caz, ai altor organisme publice sau private, precum și*** anumiți experți a căror competență în domeniul relevant este recunoscută. **[AM 243]**

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 ***6 alineatul (4a), la articolul 8 alineatul (7), la articolul*** 10 alineatul (8), la articolul 11 ***alineatele (2) și (4a), la articolul 12*** alineatul ~~(2)~~***(9a), la articolul 18 alineatul (10a), la articolul 19 alineatul (5), la articolul 20 alineatul (4a)***, la articolul 21 alineatul (9), la articolul 38 alineatul (3), la articolul 39 ***alineatele (8a) și (9), la articolul 40*** alineatul ~~(9)~~***(7), la articolul 41 alineatul (3), la articolul 44 alineatul (3a)***, la articolul 46 alineatul (6), la articolul 48 alineatul (3)***, la articolul 52 alineatul (1),*** ~~și~~ la articolul 53 alineatul (5) ***și la articolul 62 alineatul (5a) și*** se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani ***începând*** 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. **[AM 244]**

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) ***la articolul 3,*** punctele 20, 22 și 23, 27 și 28 se elimină; **[AM 245]**

(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 74a

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2016/796

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

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

„(m) emite recomandări adresate Comisiei, la cerere, referitoare la elaborarea și actualizarea actelor de punere în aplicare și a actelor delegate prevăzute în Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (UE).../... [Regulamentul privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010]." **[AM 246]**

Articolul 74b

Modificări ale Directivei (UE) 2016/797

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

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

„2.9 Utilizarea capacităților de infrastructură feroviară: structurile, organismele și procedurile menționate în Regulamentul (UE).../... al Parlamentului European și al Consiliului [prezentul regulament]. **[AM 247]**

Articolul 75

Dispoziții tranzitorii

(1) Acordurile-cadru încheiate în conformitate cu articolul 42 din Directiva 2012/34/UE ***înainte de 1 ianuarie 2026*** continuă să se aplice până la data expirării lor. **[AM 248]**

(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)~~***articolelor 26, 27, 28, 31, 39 și 50***, 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~~]***2027***; **[AM 249]**

(b) articolul 9 alineatele (1) și (2) se aplică de la data de [1 ianuarie ~~2028~~***2027***]; **[AM 250]**

(c) articolul 27 alineatul (4) se aplică de la data de [1 martie 2026];

(ca) articolul 35 se aplică de la 1 decembrie 2028; **[AM 251]**

(cb) articolul 40 se aplică de la 1 decembrie 2027; **[AM 252]**

(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~~]***2027***. **[AM 253]**

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

Adoptat la …,

Pentru Parlamentul European,
Președinta

Pentru Consiliu,
Președintele

Anexa I

LIVRABILELE ȘI CALENDARUL GESTIONĂRII CAPACITĂȚILOR MENȚIONATE LA ARTICOLELE 11, 16, 18 ȘI 38

1. Livrabilele care trebuie pregătite de administratorii de infrastructură în cadrul planificării strategice a capacităților menționate la articolele 11, 16, 17 și 18

Livrabil	Conținut
Strategia privind capacitatea (Articolul 16)	— Dezvoltarea planificată a infrastructurii fizice, inclusiv construcții noi, modernizări, reînnoiri și închideri/dezafectări; — Evoluția preconizată a cererii de servicii de transport feroviar; — Orientări strategice privind utilizarea capacității de către statele membre, inclusiv o perspectivă asupra evoluției obligațiilor de serviciu public; — Capacitatea alocată în acordurile-cadru și capacitatea necesară pentru furnizarea de servicii de transport în cadrul contractelor de servicii publice; — Infrastructura declarată foarte utilizată sau saturată; — Restricții majore de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură.
Modelul de capacitate (Articolul 17)	— Toate informațiile incluse în strategia privind capacitatea, dacă este cazul, actualizate și detaliate — Volumul capacității disponibile pentru solicitanți, pe segment al pieței transportului feroviar și/sau pe proces de alocare***, inclusiv capacitatea protejată pentru cererile ulterioare și capacitatea alocată prin acorduri-cadru*** — Volumul capacității necesare pentru lucrările de infrastructură în funcție de impactul asupra traficului (categorii) — Acoperire geografică: cel puțin liniile incluse în rețeaua TEN-T centrală și în rețeaua TEN-T centrală extinsă — Detaliu geografic: defalcare pe secțiuni de planificare corespunzătoare care să reflecte caracteristicile infrastructurii și ale cererii — Acoperire temporală: o perioadă de valabilitate a graficului de circulație — Detaliu temporal: cel puțin o prezentare generală anuală (restricții de capacitate) și una sau mai multe zile reprezentative/zile (capacitățile disponibile pentru cereri)
Planul de furnizare a capacităților (Articolul 18)	— Toate informațiile incluse în modelul de capacitate, dacă este cazul, actualizate suplimentar — Capacitățile planificate în prealabil disponibile pentru cereri, definite sub formă de obiecte de capacitate — Restricții de capacitate, definite sub formă de obiecte de capacitate — Capacitățile alternative disponibile în timpul restricțiilor de capacitate — Capacitățile alternative disponibile în cazul perturbărilor rețelei

[AM 254]

2. Calendarul gestionării strategice a capacităților menționate la articolele 11, 16, 17 și 18

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

Administratorii de infrastructură pot stabili termene mai scurte. Aceste termene trebuie să fie armonizate la nivelul UE și incluse în cadrul european pentru gestionarea capacităților menționat la articolul 6.

Consultarea părților interesate se desfășoară în conformitate cu articolul 54 și implică cel puțin întreprinderile feroviare și alți solicitanți, părți interesate operaționale și autorități publice. Administratorii de infrastructură coordonează rezultatele în permanență atunci când se coordonează în conformitate cu articolul 53.

Livrabil	Jalon	Termen (cel târziu)
Strategia privind capacitatea (articolul 16)	~~Publicarea primelor elemente ale~~***Faza de elaborare a strategiei privind capacitatea***	X–60
	Prima consultare a părților interesate	X–58
	Publicarea proiectului de strategie și a doua consultare a părților interesate	X–~~38~~ ***48***
	Publicarea strategiei finale privind capacitatea în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X–36
	Publicarea modelului de capacitate	***X-18***
	Publicarea planului final de furnizare a capacităților în urma consultării administratorilor de infrastructură și a ERP	***X - 11***
Modelul de capacitate (Articolul 17)	Începerea pregătirii	X–36
	Consultarea solicitanților și a părților interesate operaționale	X–24
	Coordonarea între administratorii de infrastructură și participanții operaționali și efectuarea de evaluări ale fezabilității pentru nevoile de capacitate furnizate care ar putea să nu fie luate în considerare pe deplin în proiectul de model de capacitate	***X-22***
	Publicarea proiectului de model de capacitate ***și începerea celei de-a doua consultări cu solicitanții și cu participanții operaționali***	X–21
	Coordonarea cu solicitanții și cu părțile interesate operaționale	X–19
	Publicarea modelului de capacitate final în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X–18
Planul de furnizare a capacităților (Articolul 18)	Începerea pregătirii	X–18
	Consultarea solicitanților și a părților interesate operaționale	X–14
	Organismul de reglementare analizează proiectul de plan de furnizare a capacităților și poate lua o decizie prin care să solicite administratorului de infrastructură să modifice planul respectiv	***X–14 până la X–13***
	Publicarea restricțiilor de capacitate menționate în secțiunea (3) punctul 1 din prezenta anexă	X–12
	Publicarea planului final de furnizare a capacităților în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X–11
	Actualizarea planului de furnizare a capacităților pentru cererile ulterioare	***X-6,5***
	Publicarea restricțiilor de capacitate menționate în secțiunea (3) punctul 5 din prezenta anexă	X–4
	Reorientarea capacităților rezervate pentru alocare prin intermediul graficului de circulație pentru alte procese de alocare	X–2
	Actualizarea planului de furnizare a capacităților pentru a reflecta eventualele modificări ale capacităților planificate în prealabil sau alocate	Până la X+12 fără întârziere

Note:
(1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.

[AM 255]

2. Prin derogare de la punctul 1, livrabilului „strategia privind capacitatea” i se aplică următorul calendar simplificat și scurtat în ceea ce privește perioadele de valabilitate ale graficului de circulație care încep în decembrie 2029 și decembrie 2030:

Strategia privind capacitatea (articolul 16)	Publicarea proiectului de strategie și consultarea părților interesate	X–38
	Publicarea strategiei finale privind capacitatea în urma coordonării finale între administratorii de infrastructură	X–36

3. Calendarul pentru coordonarea, consultarea și publicarea restricțiilor de capacitate care rezultă din lucrările de infrastructură menționate la articolele 10 și 35

1. În ceea ce privește restricțiile temporare ale capacității liniilor de cale ferată din motive precum lucrările de infrastructură, inclusiv restricționările aferente ale vitezei, sarcina pe osie, lungimea trenului, tracțiunea sau gabaritul de liberă trecere („restricții de capacitate”), care au o durată mai mare de șapte zile consecutive și din cauza cărora mai mult de 30 % din volumul estimat al traficului zilnic pe o linie de cale ferată se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport, administratorii de infrastructură vizați publică toate restricțiile de capacitate***, în măsura în care sunt cunoscute,*** și rezultatele preliminare ale unei consultări cu solicitanții, mai întâi cu cel puțin 24 de luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză și a doua oară, într-o formă actualizată, cu cel puțin 12 luni înainte de modificarea graficului de circulație în cauză. Aceste restricții privind infrastructura trebuie incluse în planul de asigurare a capacităților menționat la articolul 18. **[AM 256]**

2. În cadrul coordonării dintre administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53, entitățile desemnate la alineatul (5) de la articolul respectiv discută, de asemenea, împreună cu solicitanții interesați și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză, atunci când acestea sunt publicate pentru prima dată, respectivele restricții de capacitate, dacă impactul restricțiilor de capacitate nu se limitează la o singură rețea.

3. Atunci când se publică pentru prima oară restricțiile de capacitate în conformitate cu punctul 1, administratorul de infrastructură lansează o consultare cu solicitanții și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză privind restricțiile de capacitate. Atunci când, în conformitate cu punctul 4, este obligatorie o coordonare între prima și a doua publicare a restricțiilor de capacitate, entitățile desemnate în conformitate cu articolul 53 alineatul (5) se consultă a doua oară cu solicitanții și cu principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză, între sfârșitul respectivei coordonări și a doua publicare a restricțiilor de capacitate.

4. Înainte de publicarea restricțiilor de capacitate în conformitate cu punctul 1, în cazul în care impactul restricțiilor de capacitate nu este limitat la o rețea, entitățile desemnate în conformitate cu articolul 53 alineatul (5), inclusiv administratorii de infrastructură care ar putea fi afectați de redirecționarea trenurilor, se coordonează în ceea ce privește restricțiile de capacitate care ar putea implica o anulare, o redirecționare a unei trase sau o înlocuire cu alte moduri.

Coordonarea de dinaintea celei de a doua publicări se încheie:

(a) cel târziu cu 18 luni înainte de modificarea graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 50 % din volumul estimat al traficului pe o linie de cale ferată pe zi timp de peste 30 de zile consecutive;

(b) cel târziu cu 13 luni și 15 zile înainte de modificarea perioadei de valabilitate a graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 30 % din volumul estimat al traficului pe o linie de cale ferată pe zi timp de peste șapte zile consecutive;

(c) cel târziu cu 13 luni și 15 zile înainte de modificarea perioadei de valabilitate a graficului de circulație, dacă se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 50 % din volumul estimat al traficului pe o linie de cale ferată pe zi timp de cel mult șapte zile consecutive.

Entitățile care realizează coordonarea între administratorii de infrastructură în conformitate cu articolul 53 alineatul (5) invită, dacă este necesar, solicitanții activi pe liniile în cauză și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză să se implice în această coordonare.

5. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel mult șapte zile consecutive care nu trebuie publicate în conformitate cu punctul 1, în cazul cărora se anulează, se redirecționează sau se înlocuiește cu alte moduri de transport peste 10 % din volumul estimat al traficului pe o linie de cale ferată pe zi, care au loc în timpul următoarei perioade de valabilitate a graficului de circulație și de care administratorul de infrastructură ia cunoștință cel târziu cu 6 luni și 15 zile înainte de modificarea graficului de circulație, administratorul de infrastructură consultă solicitanții în cauză privind restricțiile de capacitate prevăzute și comunică restricțiile de capacitate actualizate cu cel puțin patru luni înainte de modificarea graficului de circulație. Administratorul de infrastructură furnizează detalii privind trasele oferite pentru trenurile de călători cel târziu cu patru luni înainte de începerea restricției de capacitate, iar pentru trenurile de marfă cel târziu cu o lună înainte, cu excepția cazului în care administratorul de infrastructură și solicitanții vizați convin asupra unui termen mai scurt.

6. Administratorii de infrastructură pot decide să aplice praguri mai stricte privind restricțiile de capacitate pe baza unor procentaje mai scăzute de volume estimate ale traficului sau a unor durate mai scurte decât cele indicate în secțiunea 3 din prezenta anexă sau pot aplica și alte criterii, pe lângă cele menționate în prezenta anexă, în urma unei consultări cu solicitanții și cu operatorii de infrastructuri de servicii. Administratorii de infrastructură publică pragurile și criteriile privind gruparea restricțiilor de capacitate în documentele lor de referință ale rețelei în conformitate cu punctul 3 din anexa IV la Directiva 2012/34/UE.

7. Fără a se aduce atingere articolului 40, administratorul de infrastructură poate decide să nu aplice perioadele prevăzute la punctele 1-5 dacă restricția de capacitate este necesară pentru restabilirea operațiunilor feroviare în condiții de siguranță, în cazul în care calendarul restricțiilor se află în afara controlului administratorului de infrastructură, dacă ~~aplicarea perioadelor respective ar fi ineficientă din punctul de vedere al costurilor sau~~ ar dăuna inutil duratei de viață sau stării activelor sau dacă toți solicitanții în cauză sunt de acord. În cazurile respective și în cazul oricăror alte restricții de capacitate care nu fac obiectul consultării în conformitate cu alte dispoziții ale prezentei anexe, administratorul de infrastructură consultă fără întârziere solicitanții și principalii operatori de infrastructuri de servicii în cauză. **[AM 257]**

8. Informațiile care trebuie furnizate de administratorul de infrastructură atunci când acesta acționează în conformitate cu punctul 1, 5 sau 7 includ:

   (a) ziua planificată;

   (b) momentul din zi și, de îndată ce se pot stabili, ora de începere și ora de încheiere a restricției de capacitate;

   (c) secțiunea liniei afectate de restricție;

   (d) dacă este cazul, capacitatea liniilor ocolitoare.

   În documentul de referință al rețelei menționat la punctul 3 din anexa IV la Directiva 2012/34/UE, administratorul de infrastructură publică informațiile respective sau un link către pagina unde pot fi găsite acestea. Administratorul de infrastructură menține actualizate informațiile în cauză. În plus, administratorii de infrastructură publică aceste informații în format digital în conformitate cu articolele 9 și 62.

9. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată de cel puțin 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50 % din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul de infrastructură pune la dispoziția solicitanților, la cerere, în cursul primei runde de consultări, o comparație a condițiilor care pot fi întâlnite în cadrul a cel puțin două alternative de restricții de capacitate. Administratorul de infrastructură elaborează cele două alternative pe baza contribuțiilor furnizate de solicitanți la momentul prezentării solicitărilor și împreună cu aceștia.

   Pentru fiecare alternativă, comparația include cel puțin:

   (a) durata restricției de capacitate;

   (b) taxele orientative preconizate a fi datorate pentru utilizarea infrastructurii;

   (c) capacitatea disponibilă pe liniile ocolitoare;

   (d) rutele alternative disponibile și

   (e) orarul orientativ al călătoriei.

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

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

10. În ceea ce privește restricțiile de capacitate care au o durată care depășește 30 de zile consecutive și care afectează mai mult de 50 % din volumul estimat de trafic pe o linie de cale ferată, administratorul de infrastructură stabilește criterii privind trenurile care ar trebui redirecționate în funcție de fiecare tip de serviciu, luând în considerare constrângerile de natură comercială și operațională ale solicitantului, cu excepția cazului în care respectivele constrângeri operaționale sunt rezultatul deciziilor de gestiune sau organizaționale ale solicitantului, fără a compromite scopul administratorului de infrastructură de a reduce costurile în conformitate cu articolul 30 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. Administratorul de infrastructură publică aceste criterii în documentul de referință al rețelei.

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

12. Comisia examinează punerea în aplicare a secțiunii 3 din prezenta anexă până la 31 decembrie 2024 și înaintează o propunere legislativă, dacă este necesar.

4. Calendarul alocării capacităților prin procesul de alocare anuală menționat la articolele 32 și 38

1. Administratorul infrastructurii și solicitanții respectă următorul calendar:

Jalon sau perioadă	Termen sau durată(1)
Perioada de valabilitate a graficului de circulație („perioadă a graficului de circulație")	Un an
Intrarea în vigoare a graficului de circulație	La miezul nopții în a doua sâmbătă din decembrie
Publicarea planului de furnizare a capacităților	În conformitate cu secțiunea 2 din prezenta anexă
Publicarea restricțiilor de capacitate ca urmare a lucrărilor de infrastructură	În conformitate cu secțiunile 2 și 3 din prezenta anexă
Termenul în care solicitanții trebuie să depună cereri de drepturi de capacitate	X–8,5
Pregătirea proiectului de grafic de circulație Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților un proiect de ofertă de capacitate	X–6,5
Finalizarea coordonării cu solicitanții, ***asigurându-se că toate condițiile prealabile sunt îndeplinite înainte de finalizarea „fazei de observare" de 2 săptămâni***	X–6
Termenul în care administratorul (administratorii) de infrastructură trebuie să prezinte solicitanților oferta de capacitate finală	X–5,5
Publicarea graficului de circulație final Termenul pentru alocarea drepturilor de capacitate solicitanților de către administratorul de infrastructură	X–5,25
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase	A se preciza în cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6

Notă: (1) „X-m" înseamnă cu „m" luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X").

[AM 258]

2. Administratorii de infrastructură alocă cererile de capacitate primite în conformitate cu articolul 32 alineatul (8) pe baza principiului „primul sosit, primul servit”.

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

5. Calendarul alocării capacităților prin acorduri-cadru menționată la articolele 31 și 38

1. Administratorul de infrastructură respectă următorul calendar:

Perioadă	Durată(1)
Perioada standard de valabilitate a acordurilor-cadru	5 ani
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase	Între X-8,5 și X-6,5 (împreună cu coordonarea în cadrul procesului de alocare anuală menționat în secțiunea 4)

Notă: (1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.

6. Calendarul procesului de alocare a capacităților prin planificare continuă menționat la articolele 33 și 38

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

Jalon sau perioadă	Termen sau durată(1)
Cel mai timpuriu moment în care solicitanții pot depune cereri de capacitate în cadrul procesului de alocare prin planificare continuă	Cu 4 luni înainte de prima cursă a trenului
Ultimul moment în care solicitanții pot depune cereri de capacitate în cadrul procesului de alocare prin planificare continuă	Cu 1 lună înainte de prima cursă a trenului
Durata maximă a drepturilor de capacitate acordate în cadrul procesului de alocare prin planificare continuă	36 de luni de la prima cursă a trenului
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase pentru drepturile de capacitate acordate în conformitate cu articolul 33 alineatul (2) litera (a)	Între X-8,5 și X-6,5 (împreună cu coordonarea în cadrul procesului de alocare anuală menționat în secțiunea 4)
Transformarea specificațiilor de capacitate în trase pentru drepturile de capacitate acordate în conformitate cu articolul 33 alineatul (2) litera (b)	A se preciza de către administratorii de infrastructură ținând seama de cadrul european de gestionare a capacităților menționat la articolul 6

Notă: (1) „X-m” înseamnă cu „m” luni înainte de data intrării în vigoare a graficului de circulație („X”), în conformitate cu secțiunea 4.

2. Administratorii de infrastructură alocă capacități prin procesul de planificare continuă pe baza principiului „primul sosit, primul servit”.

7. Calendarul alocării capacităților prin procesul ad-hoc menționat la articolele 34 și 38

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

Perioadă	Durată
Perioada maximă în care administratorii de infrastructură pot să pregătească o ofertă de drepturi de capacitate referitoare la o singură rețea***, dacă solicitarea ad-hoc este prezentată după data publicării graficului de circulație final***	~~1 zi~~***24 de ore***
Perioada maximă în care administratorii de infrastructură pot să pregătească o ofertă de drepturi de capacitate multi-rețea	5 zile

[AM 259]

8. Calendarul modificărilor aduse capacităților alocate menționate la articolul 39

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

Jalon sau perioadă	Termen sau durată
Timpul maxim de care dispune administratorul de infrastructură pentru a oferi un drept de capacitate alternativ care implică o singură rețea, ***dacă utilizarea are loc în următoarele două zile lucrătoare.***	24 de ore
Timpul maxim de care dispun administratorii de infrastructură în cauză pentru a oferi un drept de capacitate alternativ multi-rețea ***cu parametri speciali (de exemplu, transporturi extraordinare, probe de funcționare)***	5 zile ***calendaristice***

[AM 260]

Anexa II

Infrastructura foarte utilizată și saturată menționată la articolul 20

1. Praguri pentru declararea infrastructurii ca fiind foarte utilizată și saturate

Utilizare	Clasificare	Gradul de utilizare a capacității	Perioada de referință
Trafic eterogen	Foarte utilizată	~~>65 %~~ ***din capacitatea teoretică [valoare care urmează să fie stabilită de ENIM]***	Mai mult de 4 ore în peste 200 de zile pe an
Trafic eterogen	Saturată	> ~~95 %~~ ***din capacitatea teoretică [valoare care urmează să fie stabilită de ENIM]***	Mai mult de 4 ore în peste 250 de zile pe an
Trafic omogen	Foarte utilizată	> ~~80 %~~***din capacitatea teoretică [valoare care urmează să fie stabilită de ENIM]***	Mai mult de 4 ore în peste 200 de zile pe an
Trafic omogen	Saturată	~~>95 %~~ ***din capacitatea teoretică [valoare care urmează să fie stabilită de ENIM]***	Mai mult de 4 ore în peste 250 de zile pe an

[AM 261]

Gradul de utilizare a capacității înseamnă raportul dintre capacitățile alocate sau, pentru perioadele anterioare de valabilitate ale graficului de circulație, numărul real de trenuri care circulă și capacitatea teoretică disponibilă pe un element de infrastructură, pe baza metodologiei menționate în secțiunea 2.

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

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

2. Proceduri și metode de calculare a gradului de utilizare a capacității

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

Administratorii de infrastructură pot continua să utilizeze procedurile și metodele existente care îndeplinesc aceste criterii. În termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, ENIM formulează o recomandare privind utilizarea unei proceduri și a unei metode armonizate la nivelul UE pentru a evalua gradul de utilizare a capacităților de infrastructură feroviară.

Ca alternativă, gradul de utilizare a capacității poate fi evaluat ca fiind raportul dintre cererea de capacitate (observată/din trecut sau estimată/viitoare) și capacitatea disponibilă în planul de utilizare a capacităților, în conformitate cu articolul 18.

Anexa III

CONȚINUTUL CADRULUI EUROPEAN DE GESTIONARE A CAPACITĂȚILOR MENȚIONAT LA ARTICOLUL 6

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

Element	Referință (referințe)
Proceduri și metodologii de gestionare și alocare a capacităților de infrastructură reduse pe baza unor criterii socioeconomice și de mediu.	Articolul 8 alineatul (5), articolul 8 alineatul (6)
Tipurile și descrierea serviciilor de transport feroviar care trebuie utilizate în scopul planificării strategice a capacităților de infrastructură feroviară.	Articolul 12 alineatul (2)
Principii, proceduri și metodologii comune pentru planificarea strategică a capacităților, inclusiv pentru coordonarea între administratorii de infrastructură și pentru consultarea părților interesate.	Articolul 12 alineatul (9), articolul 13 și articolul 14
Mijloace de publicare a planului de furnizare a capacităților și a procesului de consultare a solicitanților	Articolul 18 alineatul (10)
Norme și proceduri pentru alocarea capacităților planificate în prealabil incluse în planul de furnizare a capacităților.	Articolul 20 alineatul (3)
Caracteristicile specificațiilor de capacitate	Articolul 26 alineatul (1)
Intervale pentru cotele prag aplicabile anulării drepturilor de capacitate neutilizate	Articolul 27 alineatul (6)
Proceduri și metode de coordonare a alocării drepturilor de capacitate multi-rețea, inclusiv cerințele minime de calitate.	Articolul 28 alineatul (5)
Orientări privind limitele referitoare la diferențele dintre cererile de capacitate ale solicitanților și capacitățile de infrastructură propuse de administratorii de infrastructură în cadrul procesului de soluționare consensuală a conflictelor.	Articolul 36 alineatul (2)
Proceduri de gestionare a modificărilor aduse drepturilor de capacitate după alocare.	Articolul 39 alineatul (8)
Condiții care generează o compensație pentru modificarea drepturilor de capacitate.	Articolul 40 alineatul (3)
Principii, norme și proceduri de gestionare și alocare a capacităților de infrastructură în cazul unei perturbări a rețelei.	Articolul 41 alineatul (2)

Anexa IV

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

Documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE trebuie să conțină:

(1) O secțiune care stabilește natura infrastructurii disponibile pentru întreprinderile feroviare și condițiile de acces la aceasta. Această secțiune se referă la informațiile disponibile în registrul de infrastructură menționat la articolul 49 din Directiva (UE) 2016/797.

(2) O secțiune asupra principiilor și criteriilor pentru gestionarea capacităților. Aceasta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru întreprinderile feroviare și orice restricții în legătură cu utilizarea lor, inclusiv cerințele de capacitate probabile pentru întreținere. De asemenea, specifică procedurile și termenele în legătură cu procesul de gestionare a capacităților. Conține criteriile speciale utilizate în timpul acestui proces, în special:

(a) procedurile conform cărora solicitanții sunt consultați cu privire la planificarea strategică a capacităților***, astfel cum se menționează la articolul 55a***; **[AM 262]**

(b) procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de la administratorul de infrastructură;

(c) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;

(d) (c) programarea proceselor de planificare strategică a capacităților, de depunere a cererilor, de alocare, de adaptare și de reprogramare, precum și procedurile care sunt urmate pentru solicitarea de informații referitoare la programare și procedurile de planificare a unor lucrări de întreținere programate sau neprevăzute;

(e) principiile care reglementează mecanismul de soluționare consensuală a conflictelor menționat la articolul 36, inclusiv sistemul de soluționare a conflictelor pus la dispoziție în cadrul acestui proces și mecanismul oficial de soluționare a conflictelor menționat la articolul 37;

(f) structura și nivelul compensațiilor pentru modificările aduse drepturilor de capacitate;

(g) procedurile care trebuie urmate și criteriile utilizate în situația în care infrastructura este foarte utilizată sau saturată;

(h) detalii asupra restricțiilor impuse utilizării infrastructurii;

(i) o explicație pentru orice abatere de la cadrul european menționat la articolul 6.

(3) O secțiune privind operațiunile, inclusiv gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor. Aceasta stabilește punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în prezentul regulament și în Directiva (UE) 2016/797, Directiva (UE) 2016/798 și Directiva 2007/59/CE, incluzând:

(a) norme operaționale, inclusiv reguli de prioritate sau principii de prioritate pentru gestionarea traficului, o listă sau trimiteri la normele tehnice, operaționale și de siguranță, precum și la normele referitoare la personalul operativ;

(b) măsuri operaționale, inclusiv norme și proceduri pentru gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor, comunicarea operațională și schimbul de date cu întreprinderile feroviare și cu alte părți interesate operaționale;

(c) o listă a sistemelor informatice utilizate în operațiuni și trimiteri la acestea;

(d) o explicație pentru orice abatere de la cadrul european menționat la articolul 44.

(4) O secțiune privind elementele-cheie ale gestionării performanței, incluzând în special:

(a) trimiteri la obiectivele de performanță stabilite în planul de afaceri menționat la articolul 8 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE și în acordul de natură contractuală menționat la articolul 30 din aceeași directivă;

(b) proceduri de monitorizare și raportare a progreselor înregistrate în atingerea obiectivelor, de identificare a cauzelor deficiențelor de performanță împreună cu părțile interesate operaționale și de concepere și punere în aplicare a unor măsuri de remediere în vederea îmbunătățirii performanței;

(c) o explicație pentru orice abatere de la cadrul european menționat la articolul 50.

Anexa V

CONȚINUTUL CADRULUI EUROPEAN DE COORDONARE TRANSFRONTALIERĂ A GESTIONĂRII TRAFICULUI, A GESTIONĂRII PERTURBĂRILOR ȘI A GESTIONĂRII CRIZELOR MENȚIONAT LA ARTICOLUL 44

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

Element	Referință (referințe)
Principii comune pentru gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor de care trebuie să țină seama administratorii de infrastructură atunci când stabilesc norme și proceduri pentru gestionarea traficului.	Articolul 43
Norme și proceduri comune pentru coordonarea gestionării traficului, a gestionării perturbărilor și a gestionării crizelor între administratorii de infrastructură și cu părțile interesate operaționale.	Articolul 42, articolul 43, articolul 45, articolul 46, articolul 47 și articolul 48
Norme și proceduri comune pentru gestionarea și alocarea capacităților în caz de perturbări ale rețelei și de situații de criză.	Articolul 41 alineatul (1)
Definirea responsabilităților părților interesate operaționale implicate în gestionarea traficului transfrontalier, pe baza unui set de proceduri operaționale, jaloane și interfețe convenite.	Articolul 45
Proceduri, norme, instrumente și interfețe, inclusiv instrumente și interfețe digitale armonizate, pentru comunicarea și schimbul de informații între administratorii de infrastructură, părțile interesate operaționale și alte părți interesate vizate, în special autoritățile publice.	Articolul 45, articolul 48 și articolul 62
Principii de instituire a unor grupuri de coordonare specifice în ceea ce privește gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor.	Articolul 53 alineatul (2)
Modalități de simulare și de formare, în special în ceea ce privește perturbările rețelei și situațiile de criză.	Articolul 42, articolul 46 și articolul 47
Modalități de evaluare a performanței în ceea ce privește gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor, inclusiv coordonarea între părțile interesate operaționale.	Articolul 50 și articolul 51

Anexa VI

Perturbările rețelei menționate la articolul 46

Tipul de incident	Durata probabilă estimată	Impactul probabil estimat
Perturbarea rețelei	Revenirea la nivelurile anterioare incidentului ale capacităților disponibile pentru utilizarea trenurilor necesită trei zile sau mai mult	— Cel puțin 50 % din trenurile de pe tronsonul afectat care circulă pe o singură rețea necesită un tratament operațional — Mai puțin de 50 % din trenurile de pe tronsonul afectat care circulă pe mai multe rețele necesită sau se preconizează că vor necesita un tratament operațional
Perturbarea mai multor rețele	Revenirea la nivelurile anterioare incidentului ale capacităților disponibile pentru utilizarea trenurilor necesită trei zile sau mai mult	— Cel puțin 50 % din trenurile de pe tronsonul afectat care circulă pe mai multe rețele necesită sau se preconizează că vor necesita un tratament operațional

Condițiile privind durata și impactul probabil asupra traficului sunt cumulative.

Anexa VII

Domeniile de performanță care fac obiectul evaluării performanței menționate la articolul 50

Domeniu de performanță	Aspecte relevante (orientativ)
Infrastructură și echipamente	— Capacitatea și capabilitățile infrastructurii fizice și ale echipamentelor acesteia, inclusiv implementarea standardelor TEN-T — Reduceri ale capacităților de infrastructură sau ale capabilităților ca urmare a amânării reînnoirii, întreținerii sau reparării infrastructurii
Capacități de infrastructură	— Oferta de capacitate din punctul de vedere al cantității și al calității***, inclusiv coerența la traversarea granițelor rețelei*** — Gradul de utilizare a capacității, capacitate neutilizată pentru a ține seama de creșterea traficului — Coerența dintre capacitățile disponibile (planificate sau neplanificate) și nevoile pieței — Stabilitatea ofertei de capacitate, în special în ceea ce privește lucrările de infrastructură — Infrastructură saturată — Timpul planificat de staționare a trenurilor în gările de frontieră
Gestionarea traficului	— Punctualitatea/întârzierile diferitelor tipuri de servicii de transport feroviar la punctul de plecare, la opririle intermediare și la destinație și în locuri importante din punct de vedere operațional — Anularea trenurilor — Timpul efectiv de staționare a trenurilor în gările de frontieră
Gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor	— Ponderea traficului care ar putea fi redirecționat sau reprogramat în timpul perturbării sau al crizei — Impactul perturbărilor asupra traficului feroviar din punctul de vedere al întârzierilor și al anulărilor — Impactul perturbărilor asupra operatorilor de servicii de transport feroviar și asupra clienților acestora — Probleme specifice întâlnite (calitativ)
Implementarea și performanța serviciilor, instrumentelor și interfețelor digitale	— Sprijinirea proceselor legate de gestionarea capacităților, gestionarea traficului și gestionarea perturbărilor — Exhaustivitatea și calitatea informațiilor și a datelor furnizate***, precum și ușurința accesului pentru părțile interesate operaționale*** — Alinierea la arhitectura europeană dezvoltată în cadrul ERJU și la specificațiile tehnice relevante în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797
Conformitatea cu reglementările; supraveghere reglementară	— Indicatori de proces prin care se monitorizează respectarea normelor și a procedurilor — Plângeri depuse la organismele de reglementare și la ENRRB

[AM 263]

Anexa VIII

Informațiile care trebuie furnizate părților interesate operaționale menționate la articolul 48

Următoarele informații furnizate în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 și cu actele de punere în aplicare relevante în temeiul regulamentului respectiv intră în domeniul de aplicare al articolului 48:

— Număr circulație tren

— Raportarea trenurilor

— Date privind scrisoarea de trăsură

— Solicitarea trasei și alocarea trasei

— Pregătirea trenului

— Informații privind circulația trenului și previziuni privind circulația trenului

— Informații privind perturbarea serviciului

— Ora estimată de plecare (OEP), ora estimată de transfer (OET), ora estimată de sosire (OES) a transportului

— Mișcarea vagoanelor

— Schimb de date pentru îmbunătățirea calității

Anexa IX

Lista aspectelor pentru coordonarea între administratorii de infrastructură menționate la articolul 53

Aspecte pentru coordonare	Dispoziții care urmează să fie acoperite de coordonare
Planificarea strategică a capacităților	Capitolul II secțiunea 1, în special: — articolul 10 Capitolul II secțiunea 2, în special: — articolul 11 — articolul 13 — articolul 14 — articolul 15 — articolul 16 — articolul 17 — articolul 18 — articolul 19 — articolul 21 — articolul 22 — articolul 25
Programarea, alocarea capacităților și reprogramarea	Capitolul II secțiunea 3, în special: — articolul 27 — articolul 28 — articolul 31 — articolul 32 — articolul 33 — articolul 34 — articolul 35 — articolul 36 — articolul 37 Capitolul II secțiunea 4 — articolul 39 — articolul 40 — articolul 41
Gestionarea traficului, gestionarea perturbărilor și gestionarea crizelor	Capitolul III, în special: — articolul 45 — articolul 46 — articolul 47
Evaluarea performanței	Capitolul IV, în special: — articolul 51

Aspecte pentru coordonare	Dispoziții care urmează să fie acoperite de coordonare
Implementarea de servicii, instrumente și interfețe digitale; contribuția la elaborarea specificațiilor tehnice	— articolul 9 alineatul (2) — articolul 20 alineatul (4) — articolul 27 alineatul (4) — articolul 29 alineatul (5), articolul 29 alineatul (6) — articolul 42 alineatul (3) litera (c) — articolul 45 litera (c) — articolul 48 alineatul (2), articolul 48 alineatul (3) — articolul 62

Anexa X

Tabel de corespondență

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

Directiva 2012/34/UE	Prezentul regulament
Articolul 2 alineatul (6)	Articolul 36 alineatul (2)
Articolul 3 punctul 20	Articolul 21
Articolul 3 punctul 22	Articolul 36
Articolul 3 punctul 23	Articolul 31
Articolul 3 punctul 27	Articolul 4 punctul 8
Articolul 3 punctul 28	Articolul 4 punctul 13
Articolul 7b alineatul (1)	Articolul 3 alineatul (1)
Articolul 7b alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 7b alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (3) și articolul 2 alineatul (3) litera (b)
Articolul 36	Articolul 40
Articolul 38 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1) al doilea paragraf și articolul 26 alineatul (6)
Articolul 38 alineatul (2)	Articolul 26 alineatul (3)
Articolul 38 alineatul (3)	Articolul 26 alineatul (4)
Articolul 38 alineatul (4)	Articolul 26 alineatul (5)
Articolul 39 alineatul (1)	Articolul 11 alineatul (3)
Articolul 39 alineatul (2)	Articolul 27 alineatul (3)
Articolul 40 alineatul (1)	Articolul 14 alineatele (2) și (3) și articolul 28
Articolul 40 alineatul (2)	Articolul 55 alineatul (7), articolul 57 alineatul (2), articolul 63 alineatele (1) și (4), articolul 64 alineatele (1) și (7)
Articolul 40 alineatul (3)	Articolul 55 alineatele (2), (5) și (7)
Articolul 40 alineatul (4)	Articolul 57 alineatul (1)
Articolul 40 alineatul (5)	
Articolul 41 alineatul (1)	Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 41 alineatul (2)	Articolul 7 alineatul (2)
Articolul 41 alineatul (3)	Articolul 7 alineatul (3)
Articolul 42 alineatul (1)	Articolul 31 alineatul (1)
Articolul 42 alineatul (2)	Articolul 31 alineatul (4)
Articolul 42 alineatul (3)	Articolul 31 alineatul (5)
Articolul 42 alineatul (4)	Articolul 31 alineatele (5) și (6)
Articolul 42 alineatul (5)	Articolul 31 alineatul (7) și anexa I secțiunea 5
Articolul 42 alineatul (6)	Articolul 31 alineatul (8)
Articolul 42 alineatul (7)	Articolul 31 alineatul (10)
Articolul 42 alineatul (8)	Articolul 31 alineatul (11)
Articolul 43 alineatul (1)	Articolul 38 alineatul (1), articolul 32 alineatele (6), (7) și (8) și articolul 33 alineatele (1) și (2)

Directiva 2012/34/UE	Prezentul regulament
Articolul 43 alineatul (2)	Articolul 10 alineatul (8), articolul 11 alineatul (2), articolul 21 alineatul (9), articolul 38 alineatul (3) și articolul 39 alineatul (9)
Articolul 43 alineatul (3)	Nu se aplică
Articolul 44 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (1)
Articolul 44 alineatul (2)	Articolul 32 alineatele (7) și (8)
Articolul 44 alineatul (3)	Articolul 31 alineatul (2)
Articolul 44 alineatul (4)	Articolul 28
Articolul 45 alineatul (1)	Articolul 32 alineatul (2)
Articolul 45 alineatul (2)	Articolul 32 alineatul (4)
Articolul 45 alineatul (3)	Articolul 32 alineatul (10)
Articolul 45 alineatul (4)	Articolul 32 alineatul (11)
Articolul 46 alineatul (1)	Articolul 8 alineatul (3) Articolul 20 alineatul (3) Articolul 32 alineatul (3)
Articolul 46 alineatul (2)	Articolul 36 alineatul (2)
Articolul 46 alineatul (3)	Articolul 36 alineatul (3)
Articolul 46 alineatul (4)	Articolul 36 alineatul (4)
Articolul 46 alineatul (5)	Articolul 36 alineatul (5)
Articolul 46 alineatul (6)	Articolul 36 alineatul (6)
Articolul 47 alineatul (1)	Articolul 21 alineatul (1)
Articolul 47 alineatul (2)	Articolul 21 alineatul (4)
Articolul 47 alineatul (3)	Articolul 21 alineatul (5), articolul 25 alineatul (1)
Articolul 47 alineatul (4)	Articolul 8 alineatele (1), (2) și (4) și articolul 11 alineatul (3)
Articolul 47 alineatul (5)	Articolul 8 alineatele (1) și (4)
Articolul 47 alineatul (6)	Articolul 21 alineatul (6)
Articolul 48 alineatul (1)	Articolul 34 alineatul (1)
Articolul 48 alineatul (2)	Articolul 18 alineatul (4)
Articolul 49 alineatul (1)	Articolul 24 alineatul (1)
Articolul 49 alineatul (2)	Articolul 24 alineatul (2)
Articolul 49 alineatul (3)	Articolul 24 alineatul (3)
Articolul 50 alineatul (1)	Articolul 22 alineatul (1)
Articolul 50 alineatul (2)	Articolul 22 alineatul (2)
Articolul 50 alineatul (3)	Articolul 22 alineatul (1)
Articolul 51 alineatul (1)	Articolul 23 alineatul (1)
Articolul 51 alineatul (2)	Articolul 23 alineatele (1) și (2)
Articolul 51 alineatul (3)	Articolul 23 alineatul (4)
Articolul 51 alineatul (4)	Articolul 23 alineatul (5)
Articolul 52 alineatul (1)	Articolul 12 alineatul (8)
Articolul 52 alineatul (2)	Articolul 27 alineatul (6)
Articolul 53 alineatul (1)	Articolul 35 alineatul (1)
Articolul 53 alineatul (2)	Articolul 10 alineatele (2) și (4) și articolul 35 alineatul (4)

Directiva 2012/34/UE	Prezentul regulament
Articolul 53 alineatul (3)	Articolul 9 alineatul (1)
Articolul 54 alineatul (1)	Articolul 43 alineatul (3)
Articolul 54 alineatul (2)	Articolul 43 alineatul (5)
Articolul 54 alineatul (3)	Articolul 43 alineatul (6)

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

Regulamentul (UE) nr. 913/2010	Prezentul regulament
Articolele 1-7	
Articolul 8	Articolul 55 alineatele (1)-(4), (6), (7) și (8), articolul 56 alineatul (1) literele (a)-(c) și (f) și articolul 56 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (1)	Articolul 14 alineatul (1), articolul 22 alineatele (3) și (4), articolul 23 alineatul (3) și articolul 57
Articolul 9 alineatul (1) literele (a), (c), (d) și (e) și articolul 9 alineatele (2), (3), (4) și (5)	
Articolul 9 alineatul (1) litera (b)	Articolul 15 și articolul 22 alineatele (3) și (4)
Articolul 10	
Articolul 11	Articolul 55 alineatele (1)-(4), (6), (7) și (8)
Articolele 12-18	
Articolul 19	Articolul 49 și articolul 52
Articolele 20-25	