



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 5.11.2025
COM(2025) 903 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

Conectarea Europei prin transportul feroviar de mare viteză

{SWD(2025) 960 final} - {SWD(2025) 961 final}

1. INTRODUCERE ȘI OBIECTIVE

O rețea feroviară europeană de mare viteză va stimula economia noastră, va crea locuri de muncă de calitate, va favoriza coeziunea, va apropia cetățenii, va reduce poluarea aerului și va contribui la realizarea obiectivelor noastre climatice. Transportul feroviar de mare viteză este esențial pentru ca Europa să devină mai unită și mai pregătită pentru viitor, consolidând în același timp competitivitatea industriei europene.

O rețea feroviară de mare viteză care să conecteze capitalele și alte orașe mari din UE poate oferi călătorilor o alternativă convenabilă și curată la zborurile pe distanțe scurte și medii, precum și o alternativă rapidă și confortabilă la călătoriile individuale cu autoturismul sau cu autobuzul¹. Conexiunile mai bune pot contribui la reducerea presiunii demografice asupra marilor zone urbane, în special asupra pieței locuințelor, prevenind în același timp depopularea orașelor mai mici.

Ținând seama de acest lucru, Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă² a stabilit obiective de dublare a traficului feroviar de mare viteză până în 2030 comparativ cu 2015 și de triplare a acestuia până în 2050. Regulamentul TEN-T din 2024³ stabilește baza pentru realizarea unei rețele feroviare de mare viteză în Europa. Aceasta necesită **conexiuni feroviare de mare viteză de peste 200 km/h între marile centre urbane europene și asigură integrarea acestora în restul rețelei**. Această rețea integrată și coerentă se bazează pe rețeaua centrală TEN-T și pe rețeaua centrală extinsă de transport feroviar de călători și urmează să fie finalizată treptat până în 2040. Ea va permite conexiuni rapide, asigurând în același timp coeziunea teritorială. În multe cazuri, se preconizează că aceasta va reduce durata călătoriilor între capitalele UE cu jumătate sau mai mult (a se vedea figura 1). Rețeaua feroviară de mare viteză ar trebui extinsă la țările candidate pe termen mediu și lung.

Cu toate acestea, până în prezent, UE nu se află pe drumul cel bun: în 2023, traficul feroviar de mare viteză a crescut cu doar 17 % față de 2015⁴, în timp ce lungimea liniilor de cale ferată de mare viteză în exploatare era de 12 128 km⁵, acestea fiind situate în principal în Spania, Franța, Italia și Germania. Europa Centrală și de Est rămâne slab conectată. Având în vedere fragmentarea și barierele persistente, o rețea feroviară europeană de mare viteză cu adevărat conectată este, prin urmare, încă departe de a fi finalizată. În raportul său din 2024⁶, Mario Draghi a subliniat că investițiile în infrastructură sunt esențiale pentru a

¹ Necesitatea unei astfel de rețele a fost discutată și în cadrul unei inițiative cetățenești europene în 2023: https://citizens-initiative.europa.eu/initiatives/details/2023/000004_en.

² Comunicare a 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].

³ Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

⁴ „EU transport in figures: Statistical Pocketbook 2024” (Transporturile din UE în cifre – anuar statistic 2024), Tabelul 2.3.8., https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

⁵ Transporturile din UE în cifre – anuar statistic 2025 (Figura liniilor de mare viteză, inclusiv a liniilor principale de cale ferată care permit traficul la viteze pe segmentele principale mai mari sau egale cu 200 km/h pe liniile modernizate și 250 km/h pe liniile special construite. Liniile feroviare dedicate de mare viteză, special construite pentru a permite traficul la viteze mai mari sau egale cu 250 km/h).

⁶ Draghi, M., „The future of European competitiveness” (Viitorul competitivității europene), Raport pentru președinta Comisiei Europene, septembrie 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en.

consolida competitivitatea, coeziunea și reziliența Europei, sprijinind în același timp tranziția verde și cea digitală. Raportul Letta⁷ a subliniat în mod clar că, deși transportul feroviar de mare viteză a transformat economiile naționale și peisajele sociale, acesta s-a oprit la frontierele naționale.

Figura 1: Exemple de economii majore de timp între capitalele din UE selectate⁸



⁷ Letta E., „Much more than a market” (Mult mai mult decât o piață), aprilie 2024, <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

⁸ Duratele călătoriilor sunt orientative și se bazează pe datele disponibile publicului referitoare la graficul de circulație extrase în aprilie 2025. Ele reflectă situația la un moment dat și se pot schimba ca urmare a actualizării rețelelor, a lucrărilor de infrastructură sau a revizuirii graficului de circulație. Ele nu sunt menite să reprezinte o evaluare exhaustivă a rețelei europene de transport. Selectarea perechilor de orașe urmează metodologia descrisă în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei (SWD) (2025) 960.

Din aceste motive, Comisia prezintă o comunicare privind conectarea Europei prin transportul feroviar de mare viteză, care vizează promovarea competitivității durabile a Europei prin integrarea politicilor de decarbonizare, industriale, de concurență și economice și prin transformarea inovării în poziția de lider în domeniul producției și în crearea de locuri de muncă. Pentru a atinge jaloanele prevăzute în Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, va fi esențial să se asigure infrastructura necesară și să se stabilească condiții-cadru care să permită furnizarea de servicii atractive. Prezenta comunicare **prezintă o foaie de parcurs clară și măsuri concrete pentru realizarea viziunii unei rețele feroviare de mare viteză funcționale și mai rapide până în 2040**. Punerea în aplicare a acestui plan necesită acțiuni ferme și concertate din partea Comisiei, a statelor membre, a sectorului feroviar, a investitorilor privați și a industriei europene.

Comunicarea **îndeamnă insistent statele membre să evalueze și să planifice** posibilitatea depășirii cerințelor minime TEN-T, cu scopul de a moderniza sau de a construi, atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere economic, **noi conexiuni de mare viteză, inclusiv la viteze cu mult peste 250 km/h⁹**.

În plus, comunicarea stabilește obiectivul ambițios de a reduce semnificativ durata călătoriilor feroviare populare în întreaga Europă, cu măsuri care să elimine barierele de pe piață și să reducă costurile, pentru a asigura o industrie feroviară prosperă și competitivă la nivel mondial și opțiuni la prețuri accesibile pentru călători. În acest scop, comunicarea **stabilește prioritățile specifice în materie de infrastructură de mare viteză și solicită realizarea de conexiuni de mare viteză între capitalele UE și nodurile urbane majore**.

Pentru ca această viziune să se materializeze, vor fi necesare investiții mari. Acesta este motivul pentru care comunicarea **prezintă un plan pentru o strategie de finanțare**. Comunicarea **abordează, de asemenea, barierele comerciale, tehnice și de infrastructură**, inclusiv disponibilitatea materialului rulant și accesul la infrastructurile de servicii, și **anunță cerințe armonizate și cocrearea pentru următoarea generație de garnituri europene de mare viteză**.

În fine, comunicarea **solicită un rol mai important al UE în planificarea, finanțarea și coordonarea** unei astfel de rețele feroviare transfrontaliere de mare viteză. Fiecare rută din această rețea va funcționa, prin definiție, traversând mai multe frontiere. Funcționarea la nivelul adecvat de guvernantă, în cooperare cu rețelele gestionate la nivel național, este esențială pentru a se asigura că proprietarii de căi ferate și operatorii de trenuri de mare viteză pot prospera și își pot furniza serviciile tuturor europenilor cu standarde similare, răspunzând unei cereri în creștere din partea europenilor pentru o ofertă de trenuri de mare viteză la prețuri accesibile.

Beneficiile acestui plan depășesc cu mult calea ferată de mare viteză. Acesta va spori capacitatea disponibilă în rețeaua convențională pentru servicii îmbunătățite la viteze mai mici, atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri, inclusiv pentru mobilitatea militară. Acestea din urmă vor beneficia, de asemenea, de investiții majore în infrastructura rețelei feroviare de mare viteză TEN-T, permițând transporturi militare mai rapide, mai lungi și

⁹ Astfel cum sunt definite în Directiva 2012/34/UE, și anume „servicii de transport feroviar de călători efectuate fără opriri intermediare între două locuri separate cel puțin de o distanță mai mare de 200 de km, pe linii special concepute pentru mare viteză, echipate pentru viteze în general de cel puțin 250 km/h și care funcționează în medie la aceste viteze”.

mai grele. Trenurile de noapte și transportul feroviar de marfă vor beneficia în mare măsură de îmbunătățirile propuse în ceea ce privește coordonarea capacităților, taxele de acces la calea ferată, autorizarea vehiculelor și finanțarea materialului rulant. În plus, implementarea mai rapidă a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) va spori siguranța și interoperabilitatea.

Măsurile-cheie ale planului sunt prezentate în secțiunile următoare și sunt rezumate în anexă.

Documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei ilustrează avantajele economisirii timpului într-o serie de hărți și tabele detaliate ale principalelor conexiuni dintre marile orașe pe coridoarele europene de transport care urmează să fie implementate în cadrul planificării actuale¹⁰.

¹⁰ A se vedea documentul însoțitor SWD (2025) 960.

2. REȚEAUA FERROVIARĂ DE MARE VITEZĂ A UE – NEVOIA DE ACCELERARE ȘI ARMONIZARE

Infrastructura de transport funcționează ca o rețea, astfel încât, dacă un mic segment nu este conform sau nu este operațional, acesta poate afecta eficiența și competitivitatea sistemului în ansamblu. Dezvoltarea unei rețele feroviare europene de mare viteză necesită o viziune și un cadru pe termen lung care să permită implementarea specifică a infrastructurii necesare, cu cerințe armonizate.

Regulamentul TEN-T din 2024 a stabilit un astfel de cadru. Pe lângă cerințele armonizate privind infrastructura pentru transportul feroviar, Regulamentul TEN-T sprijină adoptarea și implementarea de noi tehnologii digitale. Acest lucru include promovarea schimbului de date și a infrastructurii de conectivitate cu acoperire neîntreruptă la nivelul întregii rețele. Obiectivul este de a asigura cel mai înalt nivel de performanță în materie de infrastructură digitală și de a atinge niveluri mai ridicate de automatizare.

Beneficiile în materie de conectivitate ale finalizării rețelei feroviare de mare viteză TEN-T sunt semnificative¹¹. Cu toate acestea, complexitatea planificării, a autorizării, a coordonării și a finanțării proiectelor majore de infrastructură feroviară de mare viteză creează obstacole în calea implementării lor la timp și conduce adesea la întârzieri, în special în cazul proiectelor transfrontaliere, o problemă pe care prezenta comunicare intenționează să o abordeze.

2.1. Accelerarea implementării infrastructurii naționale și transfrontaliere

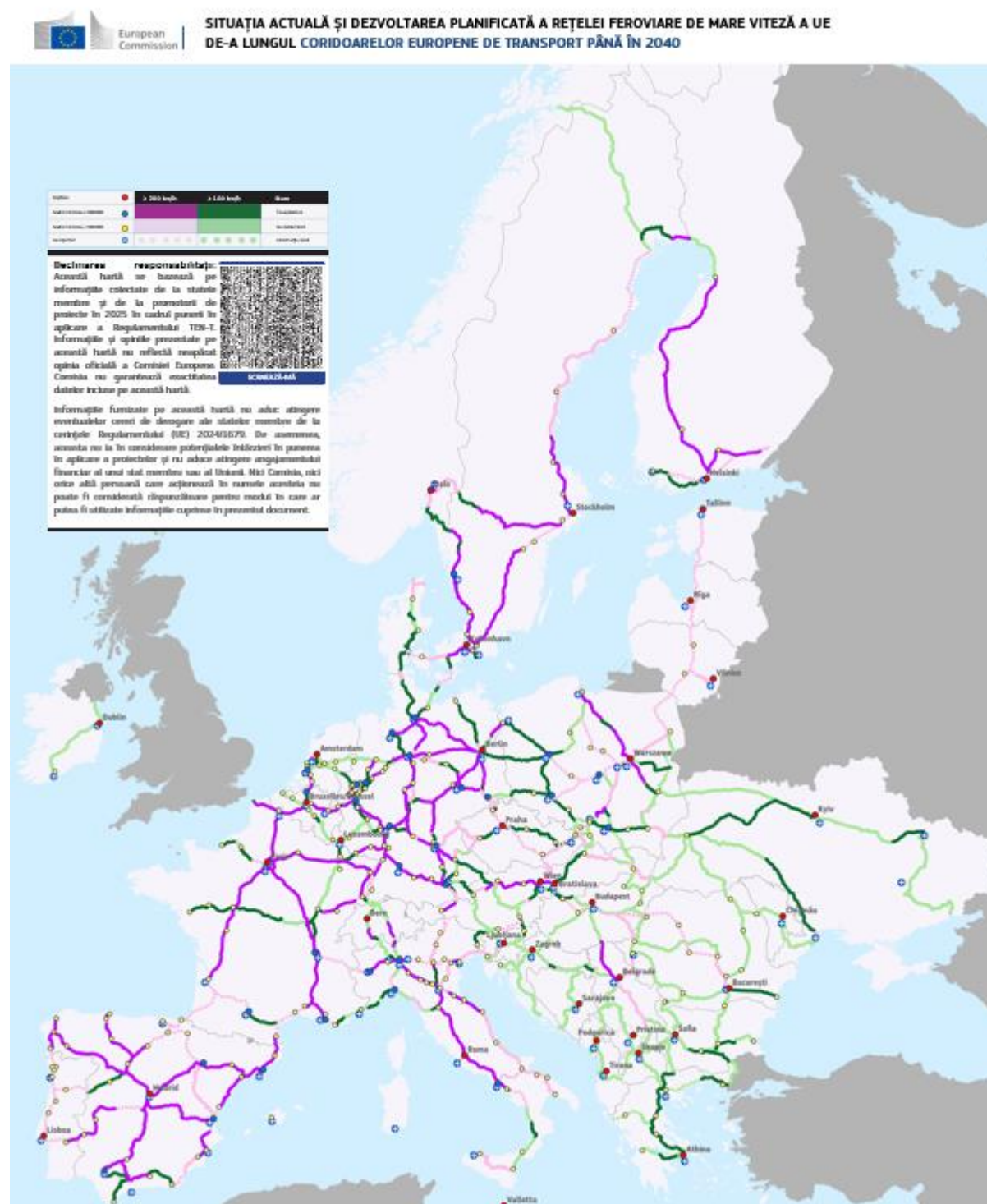
Din 2013, s-au înregistrat progrese semnificative în ceea ce privește finalizarea tronsoanelor naționale ale rețelei feroviare TEN-T în țări precum Spania, Franța, Italia și Germania¹². În plus, obiectivul ambițios privind transportul feroviar de mare viteză înregistrează progrese satisfăcătoare în anumite părți ale Europei Centrale și de Est, cum ar fi Polonia, Cehia și pe anumite sectoare din Ungaria și România.

Proiectele transfrontaliere-cheie care beneficiază de un sprijin financiar substanțial din partea UE urmează să fie finalizate în mare parte până în 2030 sau la scurt timp după această dată. Printre acestea se numără Tunelul de bază Brenner, Tunelul de bază Lyon-Torino, legătura fixă centura Fehmarn și Rail Baltica. Cu toate acestea, multe alte proiecte feroviare transfrontaliere de mare viteză sau rute de acces importante vor fi în continuare incomplete până atunci, lăsând lacune în infrastructura fizică a rețelei. Planurile de investiții ale multor proiecte feroviare majore de mare viteză care sunt deja planificate – în special cele care leagă frontierele – nu sunt încă mature, cu un calendar precis. Deși multe dintre lacune ar urma să fie eliminate până în 2040 (a se vedea figura 2), împreună cu lipsa de armonizare a normelor operaționale, acestea reprezintă un risc ca întregul potențial al infrastructurii transfrontaliere majore să rămână neexploatat.

¹¹ A se vedea documentul însoțitor SWD (2025).

¹² La sfârșitul anului 2023, rețeaua de mare viteză a atins 3 993 km în Spania, 2 735 km în Franța, 1 631 km în Germania și 921 km în Italia. Sursă: Transporturile din UE în cifre – anuar statistic 2025.

Figura 2. Situația actuală și etapele planificate de dezvoltare a rețelei feroviare de mare viteză a UE de-a lungul coridoarelor europene de transport până în 2040



Pentru a aborda aceste aspecte, Comisia a atribuit coordonatorilor europeni ai TEN-T două sarcini specifice pentru 2026¹³:

- **să propună, până la jumătatea anului 2026, măsuri și recomandări în planurile lor de lucru privind coridoarele europene de transport** pentru eliminarea promptă și coordonată a blocajelor transfrontaliere și finalizarea legăturilor naționale lipsă din rețeaua TEN-T;
- **să conducă discuțiile cu statele membre și cu alte părți interesate cheie cu privire la opțiunile pentru viteze de proiectare mai mari** în vederea identificării tronsoanelor prioritare pentru viteze foarte mari și a altor zone pentru modernizări ulterioare ale rețelei feroviare de mare viteză, inclusiv din perspectiva între coridoare.

Scopul este de a **stabili decizii de punere în aplicare pentru fiecare coridor european de transport pentru prima dată până în 2027**. Aceste decizii vor asigura stabilirea consecventă a priorităților pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor, astfel încât rețeaua feroviară europeană de mare viteză să fie dezvoltată în etape până în 2030, 2035 și finalizată până în 2040, acoperind vitezele, durata călătoriilor și finanțările disponibile specifice.

În plus, **Comisia va revizui Directiva privind măsurile de raționalizare¹⁴ în 2026**, cu scopul de a identifica lacunele în materie de punere în aplicare a normelor UE privind autorizarea proiectelor și achizițiile publice transfrontaliere, precum și bunele practici din statele membre.

2.2. Stimularea investițiilor în transportul feroviar de mare viteză

Pentru a finaliza până în 2040 rețeaua feroviară de mare viteză TEN-T planificată în prezent, Comisia Europeană a estimat că vor fi necesare 345 de miliarde EUR. Conform estimărilor externe¹⁵, depășirea obiectivelor TEN-T și triplarea dimensiunii actualei rețele feroviare de mare viteză a UE la viteze de 250 km/h sau mult mai mari ar costa chiar 546 de miliarde EUR.

¹³ Coordonatorii europeni ai TEN-T sunt numiți de Comisia Europeană în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679. Cei 11 coordonatori numiți supraveghează și orientează implementarea celor nouă coridoare europene de transport și a celor două priorități orizontale TEN-T (ERTMS, spațiul maritim european) și, prin urmare, acționează ca facilitatori ai unui dialog amplu cu părțile interesate. În special, ei sunt însărcinați de Comisie să colaboreze cu statele membre pentru a finaliza investițiile TEN-T în conformitate cu termenele aplicabile.

¹⁴ Directiva privind măsurile de raționalizare [Directiva (UE) 2021/1187] acoperă legăturile transfrontaliere și legăturile lipsă identificate în prealabil din rețeaua centrală TEN-T și proiectele privind coridoarele europene de transport care depășesc 300 de milioane EUR pentru a garanta: (i) că statele membre desemnează o autoritate pentru fiecare proiect sau procedură de acordare a autorizațiilor; (ii) proceduri simplificate cu o autorizare de acordare a autorizațiilor limitată la patru ani; (iii) proceduri mai clare și transparente de acordare a autorizațiilor atât pentru promotorii de proiecte, cât și pentru autoritățile relevante și (iv) o mai bună coordonare pentru procedurile transfrontaliere de acordare a autorizațiilor și de achiziții publice.

¹⁵ EY, în colaborare cu Universitatea Bocconi și cu întreprinderea comună Blue Arches for Europe's Rail: „*Smart and affordable rail services in the EU: a socio-economic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050*” (Servicii feroviare inteligente și la prețuri accesibile în UE: un studiu socioeconomic și de mediu pentru transportul de mare viteză în 2030 și 2050), <https://rail-research.europa.eu/publications/smart-and-affordable-rail-services-in-the-eu-a-socio-economic-and-environmental-study-for-high-speed-in-2030-and-2050/>.

Se preconizează că astfel de investiții vor crea locuri de muncă¹⁶ și vor aduce societății un beneficiu net pozitiv de aproximativ 750 de miliarde EUR.

Finanțarea din partea UE va fi necesară, în special, pentru a valorifica alte resurse publice și private în vederea finanțării proiectelor de infrastructură transfrontaliere de mari dimensiuni cu costuri de construcție ridicate. În ultimii 20 de ani, instrumentele de finanțare ale UE – cum ar fi Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), finanțarea politicii de coeziune și Mecanismul de redresare și reziliență (MRR) – s-au dovedit esențiale pentru a încuraja statele membre să investească în proiecte de infrastructură prioritare. Începând din 2014, peste 100 de miliarde EUR din aceste programe au fost alocate proiectelor de infrastructură feroviară¹⁷. În plus, împrumuturile totale acordate de Banca Europeană de Investiții (BEI) între 2016 și 2024 pentru transportul feroviar (infrastructură și material rulant) se ridică la aproximativ 40 de miliarde EUR. În pofida acestui sprijin, cererea de investiții a depășit fondurile disponibile¹⁸.

Eliminarea deficitului de investiții în proiectele de infrastructură feroviară de mare viteză va necesita o utilizare mai strategică și mai coordonată a fondurilor europene, măsuri naționale (granturi, garanții de stat, venituri din schemele de comercializare a certificatelor de emisii ale statelor membre, împrumuturi etc.), taxe de utilizare, precum și acțiuni credibile pentru a atrage investiții financiare suficiente din partea sectorului privat. Prin urmare, **Comisia va acorda prioritate proiectelor feroviare de mare viteză în cadrul unei cereri MIE 2026**, deschizând calea pentru investiții suplimentare în transportul feroviar de mare viteză în următorul buget pe termen lung al UE (cadrul financiar multianual) pentru perioada 2028-2034. În plus, Comisia a încurajat statele membre să utilizeze politica de coeziune pentru a sprijini dezvoltarea transportului feroviar de mare viteză pe teritoriile lor.

În propunerile Comisiei pentru următorul cadru financiar multianual din 16 iulie 2025¹⁹, finanțarea infrastructurii de transport se dublează în cadrul MIE pentru transporturi, de la 25,8 miliarde EUR la 51,5 miliarde EUR pentru perioada 2028-2034, ceea ce include un pachet indicativ specific de 17,7 miliarde EUR pentru modernizarea infrastructurii de mobilitate militară. Această finanțare va fi completată de parteneriatele naționale și regionale, de Fondul pentru competitivitate și de Orizont Europa, în conformitate cu obiectivele lor de politică respective.

Finanțarea din partea UE a fost, de asemenea, esențială pentru a reduce riscurile investițiilor și pentru a stimula viabilitatea financiară a unui proiect. Cu toate acestea, după cum a demonstrat experiența, acest lucru trebuie să fie însoțit de condiții comerciale adecvate pentru a declanșa investițiile private. Într-adevăr, proiectele de infrastructură de mare viteză pot atrage investiții private atunci când sunt concepute cu un model comercial viabil și profitabil care menține

¹⁶ Potrivit unui studiu recent intitulat „Servicii feroviare inteligente și la prețuri accesibile în UE: un studiu socioeconomic și de mediu pentru transportul feroviar de mare viteză în 2030 și 2050” al EY, având în vedere doar impactul construcțiilor feroviare de mare viteză, ar putea fi create peste 1,5 milioane de locuri de muncă/an până în 2050. https://rail-research.europa.eu/wp-content/uploads/2023/01/HSR_Technical_Report_2_Final_220123.pdf

¹⁷ Printre aceste investiții se numără principalele conexiuni transfrontaliere, cum ar fi Tunelul de bază Lyon-Torino, care va conecta rețelele feroviare de mare viteză din Franța și Italia, investițiile în rețeaua feroviară de mare viteză din Grecia pentru a reabilita tronsonul Domokos-Krannonas al axei Atena-Salonic după furtuna Daniel și îmbunătățirea liniei de mare viteză Madrid-Sevilla în Spania.

¹⁸ De exemplu, cererea MIE 2024 a fost suprasubscrisă de peste 6,6 ori mai mult decât bugetul disponibil.

¹⁹ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, *Un buget dinamic al UE pentru prioritățile viitorului – cadrul financiar multianual 2028-2034* [COM(2025) 570 final].

competitivitatea transportului feroviar în comparație cu modurile alternative de transport. Combinarea instrumentelor de finanțare ale UE cu abordări inovatoare sau mai convenționale poate oferi mai multă încredere investitorilor, fie ca finanțare suplimentară, fie ca o sursă nouă de venituri (și anume finanțare încrucișată, venituri din schemele de comercializare a certificatelor de emisii ale statelor membre, finanțare verde).

Condițiile-cadru pentru atragerea investițiilor private includ claritatea în ceea ce privește opțiunile tehnologice și perspectivele pieței, veniturile preconizate, previzibilitatea în materie de reglementare și potențialul economiilor de scară. De asemenea, UE va utiliza toate instrumentele sale actuale și viitoare pentru a asigura suveranitatea tehnologică și reziliența industrială a Europei pentru transportul feroviar de mare viteză. Aceasta include explorarea posibilităților de mobilizare strategică a cadrului UE privind achizițiile publice și viitoarea revizuire a acestuia în sprijinul unor astfel de obiective de politică, precum și luarea în considerare, dacă este necesar, a utilizării unor instrumente care sunt relevante pentru promovarea securității economice, ținând seama, de asemenea, de riscurile în materie de securitate pe care le-ar putea prezenta furnizorii străini controlați de stat în ceea ce privește sistemele critice din punctul de vedere al securității, cum ar fi cele de control-comandă și semnalizare feroviară.

Pentru a accelera investițiile private și a încuraja modelele de finanțare inovatoare, **Comisia va lansa elaborarea unei strategii de finanțare a UE până la sfârșitul anului 2025**. În acest cadru, Comisia va iniția un dialog strategic cu statele membre, administratorii de infrastructură, băncile de promovare și instituțiile financiare, investitorii, industria de echipament feroviar și întreprinderile feroviare. Scopul este de a prezenta un „Pact privind transportul feroviar de mare viteză” în 2026, care reprezintă un angajament multilateral de mobilizare a investițiilor necesare pentru proiectele feroviare prioritare de mare viteză. Acest pact ar oferi certitudine și orientări investitorilor cu privire la angajamentele naționale și ale UE de a sprijini aceste proiecte strategice. De asemenea, el ar putea pune bazele unor dialoguri regionale specifice pentru a accelera finanțarea proiectelor de transport feroviar de mare viteză pe coridoarele strategice.

Pentru a sprijini pactul privind transportul feroviar de mare viteză, strategia de finanțare se va axa pe modul de realizare a activităților descrise mai jos.

- **Optimizarea utilizării fondurilor publice naționale și ale UE**, acordând prioritate investițiilor care elimină blocajele transfrontaliere și legăturile lipsă; maximizarea cofinanțării naționale și interacțiunea cu sectorul privat în vederea implementării de linii de cale ferată sau de material rulant transfrontalier(e) de mare viteză.
- **Inventarierea și schimbul de bune practici privind schemele de finanțare** pentru a facilita finanțarea infrastructurii feroviare și a materialului rulant²⁰. Comisia va prezenta diverse modele, inclusiv parteneriate public-privat (PPP) și un model de bază de active reglementate (*regulated asset base* – RAB)²¹, luând în considerare impactul

²⁰ A se vedea 4.3 „Stimularea oportunităților de investiții pentru a sprijini achiziționarea de material rulant”.

²¹ Modelul de bază de active reglementate (sau RAB) este un model de finanțare pentru proiectele de infrastructură reglementate, oferind sprijin pentru proiectarea, construcția, punerea în funcțiune și exploatarea acestora. În acest model, întreprinderile private sau întreprinderile de stat transformate în societăți comerciale acționează în calitate de administrator de infrastructură: ele dețin, exploatează și investesc în active de infrastructură în conformitate cu dispozițiile unui acord cu autoritatea de reglementare. Administratorul de infrastructură primește venituri din taxe de la utilizatori și/sau subvenții pentru a-și finanța operațiunile și pentru a-și recupera costurile de investiții, astfel cum s-a decis cu autoritatea de reglementare.

acestora asupra finanțelor publice naționale, taxele de acces la calea ferată și optimizarea utilizării infrastructurii (a se vedea exemplele din caseta 1).

- **Promovarea sprijinului acordat sectorului financiar.** Comisia, împreună cu BEI, cu instituțiile și băncile de promovare naționale și cu părțile interesate din domeniul financiar, va depune eforturi pentru a încuraja utilizarea de instrumente financiare cum ar fi garanții bugetare, care combină finanțarea instituțională și privată a liniilor de cale ferată de mare viteză și a materialului rulant cu finanțarea UE și cea națională.
- **Mobilizarea actorilor industriali și a experților din sectorul financiar** pentru a discuta finanțarea achiziționării sau închirierii de material rulant în conformitate cu normele UE privind ajutoarele de stat. Acțiunile vor fi identificate pe baza unei analize efectuate în cooperare cu BEI, cu instituțiile și băncile de promovare naționale și cu părțile interesate private din domeniul financiar.
- **Facilitarea accesului la serviciile de consiliere.** Comisia va analiza, împreună cu BEI, cele mai bune modalități de accelerare a furnizării de servicii de consiliere bine direcționate pentru a sprijini planurile de investiții în transportul feroviar de mare viteză ale statelor membre. Ar trebui instituite coordonarea și cooperarea, după caz, în special cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) pentru orientări tehnice și cu instituțiile și băncile de promovare naționale pentru posibile oferte comune, după caz.

Caseta 1: Exemple de opțiuni și bune practici pentru schemele de finanțare a transportului feroviar de mare viteză

Strategia de finanțare și dialogul strategic cu părțile interesate vor reflecta diverse opțiuni și bune practici. Soluția aleasă va reflecta circumstanțele naționale.

De exemplu, Spania se bazează pe un organism specific, ADIF Alta Velocidad. Întrucât cea mai mare parte a veniturilor sale provine din activități de piață, datoria administratorului de infrastructură nu este contabilizată ca datorie publică, iar investițiile nu sunt considerate cheltuieli publice. Italia explorează modelul RAB pentru a oferi certitudine cu privire la veniturile viitoare, deoarece transportul feroviar de mare viteză promite să fie o afacere mai profitabilă. În Franța și Portugalia, PPP-urile au fost utilizate pentru a accelera finanțarea proiectelor feroviare de mare viteză, cum ar fi liniile de cale ferată Bordeaux-Tours și Porto-Lisabona, acestea din urmă fiind sprijinite și de InvestEU, prin finanțare MIE, și nefiind înregistrate în bilanțul autorităților publice.

În Italia, utilizarea garanțiilor de performanță sprijinite de InvestEU și de Mecanismul de redresare și reziliență a fost esențială pentru asigurarea finanțării liniei Palermo-Catania.

În 2024, utilizând cadrul juridic al UE care reglementează taxele rutiere, Germania a utilizat aproximativ 6 miliarde EUR din totalul veniturilor din taxele rutiere în valoare de 15 miliarde EUR pentru finanțarea încrucișată a investițiilor în sectorul feroviar. Un alt exemplu de combinare a diferitelor surse de finanțare este proiectul Divača-Koper din Slovenia, care a utilizat finanțarea încrucișată de la transportul rutier la cel feroviar, împreună cu o garanție de stat, pentru a obține un împrumut semnificativ din partea BEI. Inițiative similare sunt în curs de elaborare în întreaga Europă, cu taxe locale (în special pentru proiectul

Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest care leagă Bordeaux, Toulouse și Dax în Franța) sau cu venituri ETS ale statelor membre (în special în Austria și Estonia).

2.3. O mai bună reziliență și reducerea impactului construcției și al exploatării asupra mediului

În ultimii ani, fenomenele meteorologice extreme au perturbat semnificativ fluxurile de transport din Europa, distrugând infrastructura critică și provocând daune în valoare de miliarde de euro. Inundațiile din 2021 din Belgia, Germania, Țările de Jos, Luxemburg și Franța au provocat pagube în valoare de 38 de miliarde EUR, cu pagube în valoare de 1,3 miliarde EUR care au afectat infrastructura feroviară numai în Germania. În 2023, furtuna Daniel a distrus un tronson de 50 km al liniei principale Atena-Salonic, necesitând luni de reparații. O viitură majoră provocată de furtuna Dana în octombrie 2024 a perturbat grav rețeaua feroviară de mare viteză din Spania, în special între Madrid și Valencia. După cum arată un studiu recent publicat de Comisie, căile ferate din rețeaua TEN-T ar urma să fie expuse în mod special la frecvența tot mai mare a fenomenelor climatice extreme²².

Pentru a spori reziliența infrastructurii feroviare de mare viteză și pentru a reduce impactul negativ al acesteia asupra climei și a mediului, **organismele de standardizare trebuie să elaboreze evaluări armonizate ale ciclului de viață și metodologii de reziliență la schimbările climatice**. Obiectivul este de a evalua și de a compara vulnerabilitatea diferitelor soluții tehnice la impactul schimbărilor climatice și amprenta lor de mediu, în special în faza de proiectare a proiectelor de infrastructură²³. O gamă largă de măsuri eficiente de adaptare la schimbările climatice și de atenuare a acestora sunt deja disponibile pentru construirea și exploatarea infrastructurii feroviare de mare viteză²⁴. Cu toate acestea, cele mai bune practici existente trebuie încă să fie utilizate pe scară largă, iar apariția de noi soluții trebuie să fie stimulată, inclusiv prin finanțare din partea UE. În acest sens, **Comisia va învăța din experiențele actuale în ceea ce privește cerințele de imunizare la schimbările climatice și cererile de propuneri dedicate rezilienței la schimbările climatice în cadrul programului MIE**.

De asemenea, ar trebui abordate externalitățile negative ale operațiunilor feroviare de mare viteză, cum ar fi poluarea fonică și atmosferică²⁵, care se preconizează că vor crește odată cu

²² „Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network” (Studiu de sprijin privind adaptarea la schimbările climatice și nevoile de investiții transfrontaliere pentru realizarea rețelei TEN-T), <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/26731a63-b904-11ef-91ed-01aa75ed71a1/language-en>.

²³ A se vedea recomandările din raportul final comun al grupurilor de lucru ale industriei și experților științifici privind decarbonizarea construcțiilor din industria transporturilor: https://transport.ec.europa.eu/document/download/982f3916-d1e7-427a-93cd-4e8ccfdff6c_en?filename=decarbonised_construction.pdf.

²⁴ Printre exemplele de bune practici pentru atenuarea schimbărilor climatice se numără proiectarea structurală optimizată, incorporarea surselor regenerabile de energie, reutilizarea materialelor excavate și selectarea produselor cu emisii scăzute. Printre cele mai bune practici în materie de adaptare se numără: (i) proiectarea în vederea asigurării rezilienței prin ridicarea șinelor, consolidarea structurilor și utilizarea de materiale rezistente la temperatură; (ii) integrarea datelor privind clima în gestionarea activelor pentru întreținere și înlocuire; (iii) punerea în aplicare a unor evaluări proactive ale riscurilor pentru a ține seama de evenimentele extreme și (iv) incorporarea principiilor de management adaptiv în proiectare și în operațiuni.

²⁵ Cu cât viteza trenului este mai mare, cu atât sunt produse și eliberate în atmosferă mai multe particule din cauza interacțiunilor dintre vehicul și șină și dintre vehicul și catenară.

creșterea preconizată a traficului²⁶. **Comisia va sprijini punerea în aplicare de către statele membre a normelor aplicabile în materie de zgomot prin publicarea, până la sfârșitul anului 2025, a unor orientări privind elaborarea planurilor naționale de acțiune în materie de zgomot²⁷.**

Rețeaua feroviară de mare viteză planificată va fi electrificată, iar acest lucru va aduce o contribuție importantă la realizarea angajamentului UE față de transportul durabil. Majorarea proporției surselor de energie curate, cum ar fi energia solară și eoliană, în mixul energetic utilizat de transportul feroviar va fi esențială pentru ca acest sector să devină cât mai neutru din punct de vedere climatic. **Comisia va sprijini statele membre în implementarea tehnologiilor în domeniul energiei din surse regenerabile și în aprovizionarea cu energie electrică din surse regenerabile pentru transportul feroviar de mare viteză, astfel cum se prevede în Comunicarea Comisiei privind tehnologiile și formele inovatoare de utilizare a energiei din surse regenerabile și în recomandarea Comisiei referitoare la acestea²⁸.** În conformitate cu recomandarea, statele membre sunt încurajate să specifice standardele tehnice, în special standardele de siguranță, pe care trebuie să le respecte utilizarea energiei din surse regenerabile integrate în infrastructură.

Transportul feroviar de mare viteză din Europa ar trebui să devină un model de infrastructură durabilă, construită cu materiale cu emisii scăzute, alimentată cu energie curată și concepută astfel încât să aibă un impact pozitiv asupra naturii și să fie rezilientă la efectele schimbărilor climatice.

3. UN CADRU ATRACTIV ȘI COMPETITIV PENTRU SERVICIILE FEROVIARE

Oferta UE de transport feroviar de mare viteză poate fi atrăgătoare, cuprinzătoare și la prețuri accesibile pentru utilizatori, deserving toate segmentele de călători, de la afaceri la turismul durabil, numai dacă condițiile pentru operatorii feroviari sunt competitive și atractive. Normele existente la nivelul UE pentru deschiderea pieței serviciilor feroviare (al patrulea pachet feroviar)²⁹ asigură condițiile juridice pentru dezvoltarea serviciilor transfrontaliere de mare viteză și un drept general al companiilor feroviare de a exploata orice serviciu de transport de persoane oriunde în UE. Cu toate acestea, în pofida acestor norme, persistă o serie de obstacole, ceea ce duce la o ofertă de piață limitată, la bariere pentru entitățile nou intrate pe piață și la prețuri ridicate pentru clienți.

²⁶ A se vedea Planul de monitorizare și de perspectivă privind reducerea la zero a poluării 2025, Raportul AEM-JRC 13/2024 și „*Environmental noise in Europe 2025*” (Raport pe 2025 privind zgomotul din mediul înconjurător în Europa), Raportul AEM 05/2025.

²⁷ Obligatorii în temeiul Directivei privind zgomotul ambiental (2002/49/CE).

²⁸ A se vedea Comunicarea Comisiei privind tehnologiile și formele inovatoare de utilizare a energiei din surse regenerabile C(2025) 4011 din 2 iulie 2025 și Recomandarea Comisiei din 2 iulie 2025 privind tehnologiile și formele inovatoare de utilizare a energiei din surse regenerabile, privind stabilirea zonelor pentru infrastructura de rețea și de stocare necesară pentru integrarea energiei din surse regenerabile în sistemul de energie electrică în conformitate cu articolul 15e din Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului revizuită și privind tarifele de rețea adaptate exigențelor viitorului pentru a reduce costurile sistemului energetic [C(2025) 4024 final].

²⁹ Al patrulea pachet feroviar din 2016 este un set de șase texte legislative menite să finalizeze piața unică a serviciilor feroviare, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en.

3.1. O alocare a capacităților compatibilă cu serviciile transfrontaliere

Unul dintre principalele obstacole în calea dezvoltării serviciilor de transport de călători pe distanțe lungi și la nivel transfrontalier este dificultatea de a obține trase transfrontaliere atractive. Propunerea Comisiei de regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară³⁰ abordează această problemă într-un mod sistemic prin stabilirea unui cadru al UE pentru planificarea și alocarea capacităților, precum și gestionarea traficului, cu un accent puternic pe coordonarea transfrontalieră și digitalizare. Acest regulament ar trebui să fie adoptat rapid de Parlamentul European și de Consiliu și să fie pus în aplicare de către sector. Acordurile-cadru multianuale privind capacitățile, încheiate între administratorii de infrastructură și operatori, vor garanta stabilitatea pe termen lung pentru operatori. Alocarea optimizată a capacităților prezintă beneficii substanțiale pentru alte servicii de transport de călători și de marfă, deoarece alocarea mai eficientă, transparentă și nediscriminatorie a traselor duce la reducerea congestiei și la o mai bună integrare a trenurilor de marfă și de noapte în graficele de circulație transfrontaliere.

3.2. Sprijinirea achiziționării de material rulant

Noii operatori feroviari se confruntă cu dificultăți în achiziționarea și autorizarea materialului rulant nou sau modernizat, ceea ce poate întârzia sau împiedica lansarea de noi servicii și poate afecta competitivitatea. **Comisia va colabora cu părțile interesate din domeniul financiar pentru a extinde sau a crea noi instrumente de finanțare inovatoare pentru entitățile nou intrate pe piață în vederea achiziționării sau închirierii de material rulant.** În conformitate cu normele privind ajutoarele de stat și pentru a promova industria europeană, acest lucru ar putea lua forma unor garanții bugetare furnizate de statele membre sau de UE, astfel cum s-a procedat în cadrul InvestEU în actuala perioadă de programare. În următorul cadru financiar multianual, acest lucru este propus, de asemenea, ca parte a Fondului european pentru competitivitate („Instrumentul InvestEU al FEC”)³¹ sau ca instrumente financiare, astfel cum se prevede în planurile de parteneriat național și regional³², inclusiv ca instrumente cu grad ridicat de risc pentru tehnologii extrem de inovatoare. Băncile de promovare naționale și investitorii privați pot juca un rol esențial în furnizarea de sprijin financiar și de structurare inovatoare entităților nou intrate pe piață (a se vedea exemplele din caseta 2). Acest lucru poate contribui la atenuarea riscurilor în tranzacțiile cu material rulant, în special legate de fluxurile de venituri (și anume schemele AssetCo³³ sau ROSCO³⁴ și diverse abordări de finanțare, cum ar fi obligațiunile, capitalurile proprii, instrumentele de cvasicapital, fondurile de investiții).

³⁰ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 [COM(2023) 443 final].

³¹ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a Fondului european pentru competitivitate [COM(2025) 555 final].

³² Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a Fondului european pentru coeziune economică, socială și teritorială, agricultură și zone rurale, pescuit și afaceri maritime, prosperitate și securitate pentru perioada 2028-2034 [COM(2025) 565 final].

³³ AssetCo: societate de active dedicată achiziționării, exploatării și întreținerii activelor specifice utilizate pentru un proiect.

³⁴ ROSCO: Societate de material rulant: o societate care deține și închiriază locomotive, vagoane de călători sau vagoane de marfă către societățile care desfășoară activități feroviare.

Ratificarea de către statele membre a Protocolului de la Luxemburg la Convenția de la Cape Town, un cadru pentru identificarea activelor feroviare³⁵, poate contribui și mai mult la stimularea investițiilor în materialul rulant.

Achiziționarea de material rulant de ocazie poate fi o soluție rapidă și eficientă din punctul de vedere al costurilor pentru entitățile nou intrate pe piață, dar depinde de disponibilitatea operatorilor consacrați de a vinde viitorilor concurenți trenurile pe care nu le mai utilizează. Pentru a stimula dezvoltarea unei piețe a materialului rulant de ocazie, **Comisia va propune acte legislative de interzicere a casării anticoncurențiale a materialului rulant funcțional și sigur și de instituire a unor condiții transparente pentru revânzarea și utilizarea acestuia în toate statele membre.**

Caseta 2: Exemple de finanțare privată pentru achiziționarea de material rulant

Exemplele din Italia și Franța arată că finanțarea privată poate, într-adevăr, să sprijine entitățile nou intrate pe piață. Primul operator privat de trenuri de mare viteză care a intrat pe piața italiană a fost înființat de antreprenori care au atras capital privat semnificativ pentru a lansa primul serviciu de transport de persoane în 2012.

În 2024, în Franța, un nou operator a beneficiat de investiții private în valoare de 1 miliard EUR din partea unui fond de investiții în infrastructură. Obiectivul este de a pune în funcțiune, până în 2028, primul serviciu privat și independent de transport feroviar de mare viteză între Paris și Rennes, Nantes, Angers și Bordeaux. Numai achiziționarea a 12 trenuri de mare viteză a reprezentat o tranzacție de 850 de milioane EUR, cu implicații pozitive pentru activitățile și locurile de muncă din industrie.

3.3. Încurajarea unor taxe echitabile și proporționate de acces la calea ferată

În fiecare stat membru, nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii (de exemplu, de acces la calea ferată) depinde de nivelul finanțării publice pentru reînnoirea și întreținerea infrastructurii. Atunci când finanțarea publică este scăzută, taxele ridicate de acces la calea ferată care rezultă reduc oferta globală de transport feroviar și conduc la prețuri ridicate pentru călători, ceea ce duce adesea la o utilizare sub nivelul optim a rețelei. În schimb, în conformitate cu noile orientări ale Comisiei privind taxele de acces la calea ferată³⁶ și cu hotărârea recentă a Curții de Justiție³⁷, atunci când se stabilesc taxele de acces la calea ferată, obiectivul trebuie să fie încurajarea unei utilizări depline și optime a rețelei. Acest lucru va permite ca serviciile feroviare pe distanțe lungi și trenurile de noapte să rămână la prețuri accesibile și să concureze cu alte moduri de transport. Acest lucru poate fi realizat prin segmentarea adecvată a pieței și prin reduceri temporare pentru nou-veniți, sub rezerva respectării normelor privind ajutoarele de stat.

³⁵ Protocolul de la Luxemburg la Convenția de la Cape Town, https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/07_dipl_konf/DOCs_e/DCME_LUXEMBOURG_PROTOCOL_FINAL_04.06.07.pdf.

³⁶ Comunicare a Comisiei – Orientări interpretative privind stabilirea de taxe pentru utilizarea infrastructurii feroviare, C/2025/2606.

³⁷ Hotărârea din 22 mai 2025, ÖBB-Infrastruktur și WESTbahn Management, C-538/23, în special punctele 85-89.

3.4. Asigurarea accesului la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe

Infrastructurile de servicii și de întreținere, cum ar fi gările, depourile, zonele de depozitare și punctele de realimentare, joacă un rol esențial în exploatarea serviciilor feroviare de mare viteză. Companiile feroviare trebuie să aibă acces nediscriminatoriu la astfel de infrastructuri, în conformitate cu normele aplicabile³⁸. Cu toate acestea, distribuția geografică a instalațiilor specifice de mare viteză este inegală, anumite regiuni nedispunând de infrastructura adecvată pentru a sprijini entitățile nou intrate pe piață. În plus, datele privind disponibilitatea și caracterul adecvat al acestor infrastructuri sunt limitate, ceea ce împiedică planificarea și transparența pieței.

Operatorii de trenuri de mare viteză au nevoie, de asemenea, de acces egal la serviciile din cadrul acestor infrastructuri de servicii, inclusiv la sistemele de emitere a biletelor, la afișaje de informare a călătorilor și la serviciile de handling al bagajelor. Operatorii feroviari tradiționali dețin adesea aceste infrastructuri sau gestionează aceste servicii și își pot folosi poziția pentru a-și menține un avantaj competitiv. Atunci când apar practici discriminatorii, organismele de reglementare trebuie să facă uz de competența lor de a acționa. În plus, **Comisia va consolida regulamentul de punere în aplicare privind accesul la infrastructurile de servicii și la serviciile feroviare conexe**³⁹ pentru a asigura accesul nediscriminatoriu al entităților nou intrate pe piață.

3.5. Îmbunătățirea sistemului de emitere a biletelor pentru transportul feroviar

Achiziționarea unui bilet de tren pentru călătorii transfrontaliere care necesită mai multe segmente exploatate de operatori diferiți rămâne dificilă pentru călători. Călătoriile pot fi greu de găsit și de combinat, iar călătorii adesea nu sunt suficient de protejați dacă pierd o legătură din cauza anulării sau a întârzierii unui tren. Noii operatori feroviari se confruntă cu obstacole majore în ceea ce privește intrarea și dezvoltarea pe o piață din cauza lipsei accesului la principalele canale de distribuție, ceea ce încetinește lansarea de noi servicii și dezvoltarea concurenței. Mai multe cazuri de concurență⁴⁰ au arătat că condițiile în care marii operatori feroviari permit platformelor să își vândă biletele pot împiedica dezvoltarea de noi canale de distribuție și pot afecta concurența pe piața de emitere a biletelor.

Pentru a remedia această problemă, **la începutul anului 2026, Comisia va propune o inițiativă privind emiterea biletelor**. Scopul va fi de a facilita rezervarea de către călători a biletelor multimodale și multioperator, în special în transportul feroviar, prin intermediul platformelor digitale, îmbunătățind în același timp drepturile călătorilor din transportul

³⁸ Directiva 2012/34/UE, în special articolul 13.

³⁹ 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.

⁴⁰ Printre exemple se numără Franța, Germania, Suedia, Italia și Spania.

feroviar⁴¹. Comisia a propus, de asemenea, un set de standarde armonizate pentru schimbul de date feroviare⁴².

3.6. Asigurarea călătoriilor cu trenul la prețuri mai accesibile

Transportul feroviar de mare viteză trebuie să fie competitiv și la prețuri accesibile. Într-un recent sondaj Eurobarometru⁴³ s-a constatat că 61 % dintre călători consideră că prețul este cel mai important factor în planificarea călătoriilor pe distanțe lungi, urmat de timpul total de călătorie, ceea ce reprezintă o preocupare pentru 47 %.

Concurența impune o infrastructură bine finanțată și bine întreținută. Piața serviciilor de transport feroviar de călători este complet deschisă din 2020, ceea ce a dus la scăderea prețurilor și la mai multe opțiuni de servicii în zonele cu o rețea de calitate și o concurență puternică⁴⁴.

Prin urmare, statele membre ar trebui să asigure o finanțare adecvată pentru o infrastructură de înaltă calitate, în conformitate cu obligațiile de reglementare în temeiul legislației privind TEN-T, coeziunea și transportul feroviar⁴⁵. De asemenea, ele ar trebui să pună în aplicare pe deplin normele privind deschiderea către concurență a serviciilor comerciale și organizarea de licitații pentru serviciile publice⁴⁶. Acest lucru va permite administratorilor de infrastructură să răspundă nevoilor diferiților operatori care oferă o varietate de servicii, inclusiv trenuri transfrontaliere, low-cost și de noapte, precum și produse turistice inovatoare.

În fine, dezvoltarea unei oferte feroviare paneuropene de mare viteză necesită condiții de concurență echitabile în comparație cu modurile de transport cu emisii mai ridicate de dioxid de carbon, inclusiv în ceea ce privește impozitarea. Statele membre dețin controlul deplin asupra stabilirii cotelor de TVA pentru transportul de călători. Având în vedere principiul neutralității fiscale, statele membre ar trebui să utilizeze această flexibilitate pentru a crea o concurență loială între modurile de transport concurente. În plus, statele membre ar trebui să exploreze și să analizeze metode de asigurare a unor condiții de concurență echitabile prin

⁴¹ Inițiativa privind emiterea biletelor este planificată să cuprindă trei propuneri legislative: (i) o propunere de regulament privind serviciile digitale de mobilitate multimodală; (ii) o propunere de regulament privind un sistem digital unic de rezervare și de emitere a biletelor și (iii) o revizuire specifică a Regulamentului privind drepturile călătorilor din transportul feroviar. Revizuirea specifică are ca scop asigurarea protecției, pe întreaga durată a călătoriei, a călătorilor care achiziționează bilete printr-o tranzacție unică pe o platformă unică, indiferent de numărul de operatori feroviari implicați.

⁴² Proiect de regulament de punere în aplicare al Comisiei privind o specificație tehnică referitoare la subsistemul „aplicații telematice” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană pentru interoperabilitatea schimbului de date în transportul feroviar și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 454/2011 și (UE) nr. 1305/2014, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14273-Rail-interoperability-technical-specifications-for-the-telematics-applications-subsystem_ro.

⁴³ Eurobarometru privind serviciul digital de mobilitate multimodală, <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3178>.

⁴⁴ „Study on passenger and freight rail transport services” (Studiu privind serviciile de transport feroviar de călători și de marfă), 2024: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4ea76998-7955-11ef-bbbe-01aa75ed71a1/language-en>.

⁴⁵ Articolul 48 din Regulamentul (UE) 2024/1679; articolul 8 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare); Regulamentul (UE) 2021/1060 care impune o planificare globală a transporturilor la nivelul corespunzător, furnizând informații privind resursele de finanțare corespunzătoare investițiilor planificate pentru acoperirea costurilor de exploatare și de întreținere a infrastructurilor existente și a celor planificate.

⁴⁶ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare).

limitarea subvențiilor și a beneficiilor fiscale pentru modurile de transport cu emisii mai ridicate de dioxid de carbon.

3.7. Întărirea legăturilor cu alte moduri de transport

Îmbunătățirea legăturilor feroviare, în special a serviciilor feroviare de mare viteză, cu alte moduri de transport ar consolida transportul feroviar ca alternativă la zborurile pe distanțe scurte și, eventual, pe distanțe mai lungi în Europa. În prezent, aeroporturi precum Frankfurt și Paris-Charles de Gaulle sunt bine conectate la transportul feroviar de mare viteză, servind drept noduri principale pentru pasageri, dar multe alte aeroporturi au legături limitate.

Comisia va analiza conectivitatea a 40 de aeroporturi importante, inclusiv cu transportul feroviar de mare viteză și pe distanțe lungi, pentru a identifica lacunele în materie de investiții și a prezenta cele mai bune practici pentru îmbunătățirea conectivității aeroporturilor. **Comisia va analiza, de asemenea, actualele noduri multimodale pentru pasageri din zonele urbane** pentru a identifica și a promova cele mai bune practici de integrare a rețelelor feroviare de mare viteză și pe distanțe lungi în transportul public, mersul cu bicicleta și mobilitatea partajată⁴⁷.

În plus, Parlamentul European și Consiliul discută în prezent cu privire la o propunere a Comisiei privind drepturile pasagerilor care realizează călătoriile multimodale pentru a proteja pasagerii care schimbă modurile de transport în timpul călătoriilor lor⁴⁸.

4. UN SECTOR FEROVIAȘ COMPETITIV, ARMONIZAT ȘI INOVATOR ÎN UE

O industrie europeană de echipament feroviar dinamică, prosperă, competitivă și inovatoare este esențială pentru succesul rețelei feroviare europene de mare viteză. Companiile europene de echipament feroviar sunt lideri mondiali, având 650 000 de angajați și contribuind cu 0,35 % la PIB-ul UE, cu o rată anuală de creștere de 3 %⁴⁹. Industria de echipament feroviar a UE este esențială pentru clienții europeni și este un pilon al competitivității globale a UE, deoarece exportă sisteme și soluții la nivel mondial, inclusiv planuri ambițioase privind transportul feroviar de mare viteză, de exemplu în Egipt, Maroc și Arabia Saudită.

Cu toate acestea, concurenții de la nivel mondial recuperează rapid decalajul, pătrund pe piața UE și se extind pe propriile piețe și pe alte piețe, în timp ce actorii din UE nu au valorificat încă pe deplin câștigurile în materie de eficiență oferite de piața unică a UE. Pentru a soluționa această problemă, companiile feroviare, administratorii de infrastructură și autoritățile de servicii publice din UE trebuie să reducă și mai mult numărul de cerințe divergente ale proiectelor lor individuale de achiziții publice și să se orienteze către achiziționarea de produse feroviare gata de utilizare, fabricate prin procese industrializate și standardizate. Acest lucru va fi mai ușor dacă statele membre elimină normele și standardele naționale fragmentate și convin asupra unor norme și standarde la nivelul UE. În același timp, cooperarea dintre actorii economici din sistemul feroviar poate contribui la o mai bună utilizare a resurselor limitate și la realizarea unor economii de scară, cu respectarea deplină a normelor antitrust și ca o completare a piețelor competitive, sprijinind în același timp servicii transfrontaliere noi, cu

⁴⁷ Comisia va încuraja și va sprijini statele membre să utilizeze planurile și programele impuse sau promovate în temeiul dreptului sau inițiativelor Uniunii, cum ar fi planurile de mobilitate urbană durabilă, planurile privind calitatea aerului și planurile de acțiune în materie de zgomot, pentru a maximiza numărul de călători din regiune sau din aglomerarea urbană care pot ajunge în gările de mare viteză într-un mod durabil.

⁴⁸ COM/2023/752 final.

⁴⁹ https://www.unife.org/wp-content/uploads/2024/05/UNIFE_Priorities_2024_2029.pdf, cu date suplimentare furnizate de UNIFE.

acces liber. O astfel de cooperare ar trebui să promoveze un veritabil spațiu feroviar unic european, în care companiile feroviare să își poată desfășura activitatea în mod competitiv la nivel transfrontalier.

4.1. Îmbunătățirea interoperabilității infrastructurii feroviare și a materialului rulant

Cerințele tehnice și operaționale naționale determină creșterea costurilor ca urmare a duplicării proceselor de autorizare și a complexității testării pentru a asigura îndeplinirea cerințelor. Acest lucru întârzie intrarea pe piață a noilor servicii și reprezintă o povară pentru producție, modernizare și întreținere.

Prin urmare, certificarea și autorizarea materialului rulant trebuie să fie simplificate și eliberate pentru o zonă mai largă de utilizare. „Verificările compatibilității sistemului” pentru locomotivele și garniturile de tren noi sau modernizate trebuie să dureze mai puțin și să necesite mai puține resurse. **Comisia va promova standardizarea autorizațiilor pentru trenurile de mare viteză care sunt valabile pentru întreaga rețea a UE.** Acest lucru va încuraja apariția unei piețe mature de leasing și de ocazie pentru materialul rulant de mare viteză la nivelul UE, sporind flexibilitatea pentru entitățile nou intrate pe piață, atrăgând investitori și facilitând utilizarea materialului rulant pentru transporturi militare.

Un factor-cheie pentru standardizarea materialului rulant este implementarea mai rapidă și armonizată a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS), care are o importanță strategică atât civilă, cât și militară. Cu toate acestea, o abordare multisistemică nearmonizată a statelor membre a condus la dublarea costului produselor ERTMS în ultimii cinci ani⁵⁰. Legislația TEN-T impune eliminarea treptată a sistemelor de semnalizare naționale în favoarea ERTMS pe rețeaua TEN-T până în 2040. Câteva state membre, inclusiv Belgia, Cehia și Danemarca, au decis ca ERTMS să devină singurul sistem de semnalizare din rețelele lor, iar Spania, Austria și Polonia investesc masiv în implementarea sistemului ERTMS bazat pe comunicații radio. Cu toate acestea, alte state membre rămân în urmă.

Planurile naționale de implementare a ERTMS pentru perioada 2024-2025 indică necesitatea de a tripla capacitatea de producție ERTMS a Europei. Totalul oportunităților de piață pentru industria de echipament feroviar este estimat la peste 18,2 miliarde EUR pentru ERTMS numai în cadrul rețelei centrale TEN-T. Pentru a valorifica aceste câștiguri în materie de eficiență și pentru a oferi previzibilitate industriei de echipament ERTMS, **Comisia va asigura respectarea cu strictețe a obligațiilor de implementare a ERTMS și va spori coordonarea între statele membre. Acest lucru se va realiza prin intermediul unui plan revizuit⁵¹ de implementare la nivel european a ERTMS în 2026.** Punerea în aplicare trebuie să includă conectarea liniilor de mare viteză la centrele orașelor și la liniile ocolitoare⁵², inclusiv pentru a se asigura că acestea pot fi utilizate pentru transporturile militare transfrontaliere.

⁵⁰ Comisia Europeană: Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, *ERTMS On-board deployment – Analysis of cost drivers* (Implementarea ERTMS la bord – Analiza factorilor de cost), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Luxemburg, 2025, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/89f05852-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1>.

⁵¹ Actualul plan de implementare la nivel european a ERTMS a fost adoptat în 2017, pe baza Regulamentului TEN-T anterior. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/6 al Comisiei din 5 ianuarie 2017 privind planul de implementare la nivel european a Sistemului european de management al traficului feroviar.

⁵² Linii pe care un serviciu feroviar nu este programat să funcționeze, dar pe care este probabil să fie deviat în caz de perturbare.

Pentru ca profesiile din sectorul feroviar să devină mai atractive, pentru a stimula crearea de locuri de muncă și pentru a contribui la alinierea educației, a formării și a competențelor profesionale la nevoile și oportunitățile acestui sector strategic⁵³, iar după consultării cu partenerii sociali, **Comisia va reforma normele UE privind certificarea mecanicilor de locomotivă**. Acest lucru va simplifica, de asemenea, eforturile și va crea cerințe profesionale și certificări unificate care ar permite mecanicilor de locomotivă să își desfășoare activitatea pe toate trenurile și în infrastructura feroviară din întreaga rețea de mare viteză a UE.

4.2.Cercetare și coordonare pentru competitivitate, siguranță și securitate

Tehnologia de mare viteză este de vârf, iar siguranța este primordială. Dezvoltarea în continuare și cocrearea de tehnologii digitale și de automatizare armonizate la nivelul UE, cum ar fi trenurile automate, sistemele moderne de semnalizare, de comunicații și de gestionare a traficului ERTMS, pot spori capacitatea infrastructurii de mare viteză existente, pot îmbunătăți siguranța și pot oferi o mai mare flexibilitate și reziliență pentru servicii și transporturi militare. Sistemele trebuie, de asemenea, să fie protejate împotriva perturbărilor și a atacurilor cibernetice. Pentru a introduce aceste tehnologii pe piață, industria de echipament feroviar, administratorii de infrastructură și companiile feroviare trebuie să continue cercetarea comună în cadrul programului Orizont Europa 2028-2034⁵⁴ și al Fondului european pentru competitivitate propus. **Pentru a stimula cercetarea colaborativă în domeniul transportului feroviar de mare viteză, întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei va lansa o cerere de propuneri specifică în 2026**. Statele membre ar trebui să utilizeze instrumentele de finanțare naționale, inclusiv proiectele importante de interes european comun, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat.

Pentru ca sectorul feroviar european de mare viteză să realizeze economii de scară și să profite de beneficiile competitivității globale, cererea preconizată de trenuri de mare viteză și de căi ferate de ultimă generație ar trebui să fie însoțită de eforturi corespunzătoare în ceea ce privește oferta pentru a furniza tehnologia necesară în modul cel mai standardizat. O modalitate de realizare a acestui obiectiv ar putea fi cocrearea⁵⁵ următoarei generații de trenuri armonizate, inteligente și multi-rețea, care să fie produse la costuri mai mici și să fie implementate mai rapid. O astfel de abordare armonizată ar raționaliza, de asemenea, componentele de semnalizare și de infrastructură, ar reduce riscul proiectelor, ar facilita investițiile private și ar permite producătorilor să majoreze capacitatea de producție și să scurteze termenele de livrare.

5. O GUVERNANȚĂ EFICACE LA NIVELUL UE PENTRU TRANSPORTUL FEROVIAI DE MARE VITEZĂ

Deși viziunea prezentată în prezenta comunicare se bazează pe operatorii de pe piață pentru lansarea și îmbunătățirea ofertei lor de mare viteză, este necesară o guvernare eficientă la nivelul UE pentru a se asigura că sunt create condițiile necesare pentru un sistem feroviar de mare viteză în creștere și mai rapid în UE, inclusiv infrastructura de rețea. Această guvernare mai puternică ar trebui să se aplice atât pe scară largă la nivelul UE, cât și în mod specific liniilor individuale de mare viteză.

⁵³ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – *Uniunea competențelor*, COM(2025) 90 final.

⁵⁴ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a programului-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa pentru perioada 2028-2034 [COM(2025) 543 final].

⁵⁵ De exemplu, într-o întreprindere comună finanțată în temeiul următorului cadru financiar multianual.

Prin urmare, în 2026, **Comisia va propune acte legislative pentru a consolida rolul ERA în autorizarea vehiculelor și eliminarea normelor naționale.** De asemenea, Comisia va împuternici un manager european de implementare puternic pentru a asigura o implementare eficientă a ERTMS. Prin eliminarea eficientă a normelor naționale redundante, prin eliberarea autorizațiilor pentru vehicule și a certificatelor unice de siguranță pentru operatorii feroviari și a aprobărilor de cale ERTMS, ERA contribuie la eficiența ciclului de inovare din punctul de vedere al costurilor. Pentru a implica industria feroviară a UE la nivel de conducere, **Comisia va ridica la nivel politic discuțiile care au loc în prezent în cadrul grupului de experți al Comisiei privind competitivitatea industriei de echipament feroviar.**

Pentru a coordona mai bine utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în temeiul propunerii de regulament privind gestionarea capacităților⁵⁶, administratorii de infrastructură vor fi împuterniciți și obligați din punct de vedere juridic să colaboreze pentru a oferi o capacitate transfrontalieră previzibilă și atractivă pentru serviciile pe distanțe lungi. În plus, fiabilitatea va fi consolidată printr-un cadru comun pentru gestionarea performanței.

Pentru a depăși barierele care împiedică crearea de servicii transfrontaliere pe coridoare specifice, cum ar fi barierele tehnice, disponibilitatea infrastructurilor de servicii și restricțiile de capacitate, **Comisia va organiza mese rotunde cu părțile interesate pe tema conexiunilor urbane selectate, în special între capitale și cu nodurile principale.** Progresele în direcția soluțiilor identificate în ceea ce privește atât dezvoltarea rețelei, cât și funcționalitatea acesteia vor fi încurajate de coordonatorii europeni, în strânsă colaborare cu autoritățile competente (ministere, administratori de infrastructură și autorități naționale în domeniul siguranței).

Funcționalitatea rețelei europene de mare viteză va fi monitorizată în cadrul de guvernare consolidat instituit prin viitorul regulament privind gestionarea capacităților. Rețeaua Europeană a Administratorilor de Infrastructură, împreună cu entitățile responsabile cu evaluarea performanței, va asigura monitorizarea și raportarea coordonată a obstacolelor care afectează circulația. Aceste structuri vor identifica și anticipa perturbările circulației trenurilor de mare viteză, cum ar fi lucrările, incidentele sau blocajele, și vor facilita răspunsuri coordonate pentru a reduce la minimum impactul acestora.

6. CONCLUZIE: MAI RAPID, MAI APROAPE, MAI PUTERNIC

Prezenta comunicare va orienta Comisia în eforturile sale de a implica toate părțile interesate în punerea în aplicare cu succes a viziunii prezentate. Pentru a măsura progresele generale înregistrate, **Comisia va crea un tablou de bord al transportului feroviar de mare viteză, pe baza unui set de indicatori care abordează principalele măsuri ale acestui plan.** Indicatorii vor include numărul de kilometri de linie feroviară de mare viteză și tendințele în ceea ce privește dezvoltarea acestora, vitezele medii, volumul de pasageri și implementarea ERTMS. **Comisia va efectua, de asemenea, un sondaj anual privind transportul feroviar de mare viteză** pentru a măsura percepțiile asupra progreselor înregistrate în ceea ce privește obiectivele planului. Acest lucru va permite Comisiei să monitorizeze progresele înregistrate

⁵⁶ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 [COM(2023) 443 final].

și să raporteze Parlamentului European și statelor membre la nivel ministerial și va sta la baza discuțiilor mai ample din acest sector.

ANEXĂ: Sumarul măsurilor

Pilonul I – Rețeaua feroviară de mare viteză a UE – nevoia de accelerare și armonizare

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- până la jumătatea anului 2026, pe baza unui proces de consultare condus de coordonatorii europeni, va adopta planurile de lucru privind coridoarele europene de transport, identificând principalele blocaje din infrastructura transfrontalieră și națională din rețeaua feroviară TEN-T și propunând măsuri și recomandări pentru eliminarea lor promptă și coordonată;
- până în 2027, va stabili termene obligatorii în deciziile de punere în aplicare privind coridoarele pentru eliminarea principalelor blocaje din infrastructura transfrontalieră și națională pentru fiecare coridor european de transport, identificând tronsoanele care urmează să fie dezvoltate pentru viteze foarte mari de-a lungul acestor coridoare;
- în 2026, va analiza punerea în aplicare a Directivei privind măsurile de raționalizare, pentru a îmbunătăți eficacitatea acesteia în ceea ce privește accelerarea procedurilor transfrontaliere de autorizare și achiziții publice;
- în 2026, va coordona, pe baza unui dialog strategic, o strategie de finanțare pentru implementarea rețelei feroviare de mare viteză, care ar putea fi sprijinită de bugetul UE, de o finanțare națională și privată și de părțile interesate prin intermediul unui „pact privind transportul feroviar de mare viteză”;
- în 2026, va acorda prioritate proiectelor feroviare de mare viteză în cadrul cererii de propuneri de restituire din cadrul MIE 2026;
- începând din 2026, împreună cu BEI, va facilita accesul la servicii de consiliere pentru promotorii de proiecte și în sprijinul planurilor de investiții ale statelor membre în materie de transport feroviar de mare viteză;
- din 2026, va utiliza finanțarea din partea UE pentru a stimula implementarea măsurilor de reziliență la schimbările climatice și pentru a reduce impactul asupra mediului al construcției infrastructurii de transport, precum și pentru a promova cele mai bune practici în materie de achiziții publice verzi;
- începând din 2025, va sprijini statele membre în ceea ce privește punerea în aplicare a Comunicării Comisiei privind tehnologiile și formele inovatoare de utilizare a energiei din surse regenerabile și elaborarea planurilor lor de acțiune în materie de zgomot;
- până în 2028, va elabora metodologii armonizate de evaluare a ciclului de viață și de reziliență la schimbările climatice pentru proiectele de infrastructură de transport.

Coordonatorii TEN-T vor întreprinde următoarele acțiuni:

- până la jumătatea anului 2026, vor elabora capitole dedicate transportului feroviar de mare viteză în planurile lor de lucru privind coridoarele, axându-se pe finalizarea rețelei feroviare transfrontaliere de mare viteză.

Statele membre sunt invitate:

- să sprijine propunerea de regulament MIE pentru perioada 2028-2034, prin pachetul de finanțare aferent;
- să depășească cerințele privind viteza minimă prevăzute în Regulamentul TEN-T și să vizeze viteze de proiectare mai mari;
- să utilizeze pe deplin măsurile de flexibilitate legate de acordarea autorizațiilor în temeiul Directivei privind măsurile de raționalizare;

- să acorde prioritate proiectelor transfrontaliere pentru accelerarea proiectelor feroviare de mare viteză.

Pilonul II – Un cadru de reglementare atractiv și competitiv pentru serviciile feroviare

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- începând din 2026, va facilita achiziționarea și închirierea de material rulant (în conformitate cu normele UE privind ajutoarele de stat) prin intermediul unor instrumente financiare inovatoare;
- va asigura aplicarea și, în 2026, va evalua normele privind accesul la infrastructurile de servicii pentru a le revizui ulterior;
- în 2026, va propune acte legislative privind emiterea biletelor și îmbunătățirea drepturilor pasagerilor atunci când călătoresc cu diferite companii de transport;
- până în 2026, va identifica prioritățile de investiții în 40 de aeroporturi importante pentru o mai bună conectivitate între transportul aerian și cel feroviar și va crea noduri multimodale pentru pasageri pentru o mai bună integrare în transportul public, mersul cu bicicleta și mobilitatea partajată.

Statele membre sunt invitate:

- să ofere administratorilor de infrastructură o finanțare suficientă și stabilă, care să le permită să reducă taxele de acces la calea ferată pentru anumite segmente de piață;
- să promoveze condiții de concurență echitabile între diferitele moduri de transport, în special atunci când se stabilesc cotele de TVA.

Pilonul III – O industrie de echipament feroviar competitivă, armonizată și inovatoare în UE

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- în 2026, va adopta un nou plan ambițios de implementare la nivel european a ERTMS;
- va stabili un set unic de cerințe pentru garniturile de tren de mare viteză;
- în 2026, va lansa o cerere de propuneri dedicată întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei pentru a crea în comun următoarea generație de material rulant armonizat european de mare viteză, cu capacități multi-rețea, pentru exploatarea eficientă și neîntreruptă a trenurilor în toate rețelele;
- în 2026, va propune acte legislative revizuite privind formarea comună și certificarea unică pentru mecanicii de locomotivă ai trenurilor de mare viteză și alte servicii feroviare din UE;
- în 2027, va propune acte legislative privind revânzarea și dezafectarea materialului rulant.

Statele membre sunt invitate:

- să finalizeze implementarea ERTMS pe toate tronsoanele rămase ale rețelei de mare viteză și să acorde prioritate eliminării altor diferențe tehnice dintre liniile de mare viteză și rutele de acces pentru a asigura exploatarea eficientă și neîntreruptă a trenurilor;
- să asigure utilizarea eficientă a fondurilor publice, în special a fondurilor UE, pentru proiecte de infrastructură și achiziții de material rulant, acordând prioritate soluțiilor standardizate ale sistemului feroviar și celor mai recente versiuni ale sistemului;
- să utilizeze, prin intermediul entităților lor relevante corespunzătoare, Fondul european pentru competitivitate propus și ajutoarele de stat, inclusiv proiectele importante de interes european comun, pentru a finanța următoarea generație de material rulant feroviar de mare viteză;
- să ratifice Protocolul de la Luxemburg la Convenția de la Cape Town.

Industria europeană de echipament feroviar este invitată:

- să anticipeze cererea și să extindă capacitatea de producție pentru produse accesibile ca preț, armonizate și de înaltă performanță.

Pilonul IV – O guvernare eficientă la nivelul UE pentru transportul feroviar de mare viteză**Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:**

- până în 2026, va propune un regulament revizuit privind ERA pentru a consolida siguranța, digitalizarea și eficiența din punctul de vedere al costurilor;
- până în 2026, va institui un tablou de bord pentru a monitoriza progresele înregistrate în ceea ce privește dezvoltarea transportului feroviar de mare viteză;
- începând din 2026, va aduce la nivel politic discuțiile care au loc în prezent în cadrul grupului de experți al Comisiei privind competitivitatea industriei de echipament feroviar;
- începând cu 2026, va organiza mese rotunde cu părțile interesate pe tema conexiunilor urbane selectate, în vederea găsirii de soluții pentru provocările legate de dezvoltarea anumitor coridoare, cum ar fi barierele tehnice, disponibilitatea infrastructurilor de servicii, restricțiile de capacitate și taxele de acces la calea ferată.