



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.5.2026
COM(2026) 232 final

2026/0115 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind emiterea biletelor de tren

{SEC(2026) 300 final} - {SWD(2026) 300 final} - {SWD(2026) 301 final}

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Comunicarea Comisiei, intitulată „Pactul verde european”¹, și Legea europeană a climei² cu modificarea ulterioară³ stabilesc: (i) un obiectiv de neutralitate climatică ce trebuie atins de Uniune până în 2050, și (ii) un obiectiv clar de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 și cu 90 % până în 2040, în comparație cu nivelurile din 1990. Comunicarea solicită, de asemenea, o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi până în 2050 comparativ cu nivelurile din 1990, și continuarea în același timp a eforturilor în direcția realizării obiectivului ambițios de reducere la zero a poluării⁴. Pe lângă acestea, ea solicită o reducere: (i) a impactului emisiilor de poluanți atmosferici asupra sănătății cu peste 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990; și (ii) a ponderii persoanelor afectate cronic de zgomotul emis de mijloacele de transport cu 30 % până în 2030, comparativ cu nivelurile din 1990. Transporturile sunt responsabile pentru aproximativ 25 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii, iar aceste emisii au crescut în ultimii ani. Deoarece transportul feroviar este un mod de transport în mare parte electrificat și totodată eficient din punct de vedere energetic, utilizarea pe scară mai largă a serviciilor de transport feroviar ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie din sectorul transporturilor.

În 2020, transportul feroviar a reprezentat 5,1 % din transportul de călători și 11,5 % din transportul de mărfuri între țările din UE, dar doar 0,4 % din emisiile Sondajul a examinat aspecte-cheie de gaze cu efect de seră generate de transporturi în Uniune⁵. Transportul feroviar este foarte eficient din punct de vedere energetic – reprezentând doar 0,6 % din consumul de energie al tuturor modurilor de transport din UE⁶ – iar cea mai mare parte a traficului feroviar se desfășoară pe linii electrificate. Politica Uniunii a promovat în mod constant transportul feroviar, nu numai datorită acestor avantaje în materie energie și emisii,

¹ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Pactul verde european”, COM(2019) 640 final, https://commission.europa.eu/publications/communication-european-green-deal_en?prefLang=ro.

² Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”), JO L 243, 9.7.2021, p. 1.

³ Consiliul UE, Obiectivul climatic pentru 2040: Consiliul dă undă verde finală, comunicat de presă, 5 martie 2026, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/03/05/2040-climate-target-council-gives-final-green-light/>.

⁴ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, 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), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?qid=1623311742827&uri=CELEX%3A52021DC0400>.

⁵ Serviciul de Cercetare al Parlamentului European, Briefing: *Improving Use of Rail Infrastructure Capacity* (Îmbunătățirea utilizării capacității infrastructurii feroviare), PE 754.599, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/754599/EPRS_BRI%282023%29754599_EN.pdf.

⁶ Raport al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu – Al nouălea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare în temeiul articolului 15 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului, COM(2025) 439 final, https://transport.ec.europa.eu/document/download/49ed336c-86ea-461c-b20c-1397fab497f5_ro?filename=COM_2025_439_F1_REPORT_FROM_COMMISSION_RO_V2_P1_4191768.PDF.

ci și datorită beneficiilor socioeconomice clare ale transportului feroviar, nivelului ridicat de siguranță și capacității de a promova coeziunea teritorială.

Un sistem eficient de emitere a biletelor este esențial pentru funcționarea pieței transportului feroviar de călători. Funcționarea sub nivelul optim a pieței de emitere a biletelor de tren din UE a fost subliniată, printre altele, în: (i) comunicarea Comisiei intitulată „Plan de acțiune pentru stimularea transportului feroviar transfrontalier de călători pe distanțe lungi” din 2021⁷, (ii) orientările politice pentru Comisia Europeană 2024-2029⁸, și (iii) Comunicarea Comisiei intitulată „Conectarea Europei prin transportul feroviar de mare viteză” din 2025⁹.

După patru pachete legislative feroviare, spațiul feroviar unic european a fost deschis concurenței, ceea ce a condus la o ofertă mai bună, mai diversă și mai accesibilă pentru călători. În 2024, numărul de kilometri parcurși de călători pe căile ferate din UE a crescut cu 5,8 %¹⁰, ca urmare a cererii ridicate a consumatorilor și a lansării de noi servicii, inclusiv de către noi operatori. Cu toate acestea, deși s-au înregistrat progrese semnificative legate de alte elemente fundamentale ale spațiului feroviar unic european (cum ar fi dezvoltarea infrastructurii comune, îmbunătățirea interoperabilității și o mai bună gestionare a capacităților), emiterea biletelor de tren rămâne o deficiență structurală semnificativă. Revoluția digitală din sectorul comerțului cu amănuntul, înregistrată în alte sectoare (hoteluri și transport aerian), nu s-a materializat în transportul feroviar. Ritmul mai lent al deschiderii pieței transportului feroviar în comparație, de exemplu, cu serviciile de transport aerian a condus la diferențe considerabile între respectivele piețe ale emiterii de bilete online.

Companiile tradiționale acționează în calitate de controlori de acces și operează marea majoritate a serviciilor de transport feroviar de călători, având în același timp propriul furnizor de servicii online de emitere a biletelor. Aceste companii pot: (i) să-și utilizeze poziția de companie tradițională pentru a dezavantaja furnizorii concurenți de servicii online de emitere a biletelor, partajând date și oferte în mod selectiv; și (ii) să excludă operatorii feroviari concurenți prin refuzul de a vinde pe principala lor platformă de servicii online de emitere a biletelor biletele oferite de acești operatori concurenți. Această situație limitează transparența prețurilor și reduce vizibilitatea noilor operatori pentru consumatori, subminând argumentele economice în favoarea creării de noi servicii feroviare care altminteri ar putea stimula accesibilitatea prețurilor și induce un transfer modal. Pentru noii operatori, emiterea eficientă a biletelor online este esențială pentru un contact de succes cu clienții. Pentru consumatori, achiziționarea biletelor de tren este prea dificilă, în special atunci când călătoresc transfrontalier sau când călătoria implică utilizarea de trenuri de la mai mulți operatori. Acest lucru a fost recunoscut în orientările politice pentru perioada 2024-2029¹¹,

⁷ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European și Consiliu, Plan de acțiune pentru stimularea transportului feroviar transfrontalier de călători de lung parcurs, COM/2021/810 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0810>.

⁸ Ursula von der Leyen, *Europe's Choice – Political guidelines for the next European Commission 2024-2029* (Europa – în fața unei alegeri, Orientări politice pentru următoarea Comisie Europeană), https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_ro?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_RO.pdf.

⁹ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social și Comitetul Regiunilor – Conectarea Europei prin transportul feroviar de mare viteză, COM(2025) 903 final, https://transport.ec.europa.eu/document/download/774e79c9-1ece-4514-8f16-a2b98049c82e_en?filename=COM_2025_903_HSR.pdf.

¹⁰ Eurostat, *Rail passenger transport increased by 5.8% in 2024* (Transportul feroviar de călători a crescut cu 5,8 % în 2024), articol de presă, 31 octombrie 2025, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1>.

¹¹ Ursula von der Leyen, *Europe's Choice – Political guidelines for the next European Commission 2024-2029* (Europa – în fața unei alegeri, Orientări politice pentru următoarea Comisie Europeană),

care prevăd că cetățenii ar trebui să poată utiliza sisteme de rezervare deschise pentru a achiziționa călătorii transeuropene cu mai mulți furnizori. Această provocare este confirmată și în raportul Letta privind viitorul pieței unice¹², precum și în raportul Draghi privind viitorul competitivității europene¹³. Ea a fost confirmată, de asemenea, de rezultatele sondajului Eurobarometru Flash 551¹⁴.

Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE, articolul 102) interzice comportamentul abuziv al întreprinderilor care dețin o poziție dominantă pe o anumită piață. Comisia, alături de instanțele naționale și de autoritățile de concurență din întreaga Uniune, a inițiat proceduri în temeiul articolului 102 din TFUE care au dezvăluit practici ale întreprinderilor tradiționale, cum ar fi favorizarea canalelor de distribuție directă, restricționarea accesului la conținutul și datele privind emiterea biletelor și impunerea unor taxe nerezonabile și a unor cerințe tehnice nerezonabile furnizorilor terți de servicii online de emiterie a biletelor.

Furnizorii independenți de servicii online de emiterie a biletelor își fac apariția, dar creșterea lor pe piața de emiterie a biletelor este încă modestă. Având în vedere numărul tot mai mare de operatori feroviari și riscul de fragmentare a ofertei de emiterie a biletelor, devine cu atât mai important pentru călători să poată găsi, compara, combina și rezerva bilete într-un singur loc.

Prezenta propunere abordează problemele de pe piața biletelor menționate mai sus. În primul rând, ea obligă operatorii și organizatorii de servicii feroviare să-și partajeze produsele feroviare cu furnizorii de servicii online de emiterie a biletelor, atunci când li se solicită acest lucru.

În al doilea rând, prezenta propunere obligă operatorii feroviari cu o cotă de piață mai mare sau egală cu 50 % din serviciile feroviare naționale să-și deschidă serviciul online de emiterie a biletelor oricărui operator sau organizator de servicii feroviare care le solicită accesul. În prezent, numai operatorii tradiționali dețin de stat au cote de piață mai mari sau egale cu 50 % din piața serviciilor de transport feroviar de călători și, după cum s-a explicat mai sus, datorită recunoașterii moștenite a mărcii lor și serviciului online consacrat de emiterie a biletelor, ei au, de asemenea, o prezență semnificativă pe piețele naționale de emiterie a biletelor feroviare. Acest prag de 50 % se bazează pe jurisprudența relevantă și pe practica decizională a Comisiei în aplicarea normelor europene din domeniul concurenței. Noțiunea de „prezență semnificativă pe piață” este în conformitate cu noțiunea de „putere semnificativă pe piață” din Comunicarea Comisiei – Orientări privind analiza pieței și evaluarea puterii semnificative pe piață în temeiul cadrului de reglementare al UE pentru rețelele și serviciile de comunicații electronice (C/2018/2374) [EUR-Lex – 52018XC0507(01) – RO – EUR-Lex], care reamintește că, în conformitate cu jurisprudența constantă¹⁵, o cotă de piață foarte mare –

https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_ro?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_RO.pdf.

¹² Enrico Letta, *Much More Than a Market – Speed, Security, Solidarity – Empowering the Single Market to Deliver a Sustainable Future and Prosperity for All EU Citizens* (Mult mai mult decât o piață – viteză, securitate, solidaritate – Conferind pieței unice forța de a le asigura tuturor cetățenilor UE prosperitate și un viitor durabil), <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

¹³ Mario Draghi, Raportul Draghi privind competitivitatea UE, https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

¹⁴ Direcția Generală Comunicare, Sondajul Eurobarometru Flash FL551: Serviciul de mobilitate digitală multimodală, https://data.europa.eu/data/datasets/s3178_fl551_eng?locale=ro.

¹⁵ Hotărârea din 13 februarie 1979, Hoffmann-La Roche/Comisia, 85/76, EU:C:1979:36, punctul 41; Hotărârea din 3 iulie 1991, Akzo/Comisia, C-62/86, EU:C:1991:286, punctul 60; Hotărârea din 12 decembrie 1991, Hilti/Comisia, T-30/89, EU:T:1991:70.

de peste 50 % – deținută de o întreprindere pentru o anumită perioadă, constituie în sine, cu excepția unor circumstanțe excepționale, dovada existenței unei poziții dominante.

Prezenta propunere prevede anumite condiții pentru acordurile care urmează să fie încheiate ca urmare a acestor obligații. Aceste condiții garantează că părțile care au o obligație sau un drept de a încheia un acord comercial nu suferă sau nu impun condiții nerezonabile.

Această inițiativă a fost inclusă atât în Programul de lucru al Comisiei pentru 2022, cât și în acțiunile 37 și 65 din Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă. Inițiativa a fost elaborată în strânsă legătură cu propunerea de Regulament privind rezervarea multimodală (RRM), care face uz de aceeași evaluare a impactului ca prezenta inițiativă.

- **Coerența cu dispozițiile de politică existente în domeniul de politică vizat**

Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶ privind instituirea spațiului feroviar unic european recunoaște importanța sistemelor comune de informații și de emiteră a biletelor directe dezvoltate pe piață. Directiva prevede că aceste sisteme trebuie să fie interoperabile și nediscriminatorii și să le permită călătorilor să planifice călătoriile și să rezerve bilete în întreaga Uniune. Directiva stipulează că statele membre pot solicita operatorilor de servicii de transport intern de călători să participe la sisteme comune de informații și de emiteră integrată a biletelor în scopul furnizării de bilete, bilete directe și rezervări, cu condiția ca aceste sisteme să nu denatureze piața sau să nu facă discriminări între întreprinderile feroviare. Directiva solicită Comisiei să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind disponibilitatea sistemelor comune de informații și de emiteră a biletelor directe, și stipulează că respectivul raport trebuie să fie însoțit, după caz, de propuneri legislative. În documentele anterioare, Comisia a stabilit că disponibilitatea biletelor directe este în prezent limitată. Prin prezenta propunere, Comisia intenționează să creeze condițiile-cadru care să le permită furnizorilor de servicii online de emiteră a biletelor să aibă o ofertă completă de produse feroviare, precum și dreptul de a le combina după bunul plac, la cererea consumatorului (cu condiția respectării timpului minim de legătură pentru garile în care este necesară schimbarea trenurilor).

În temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar¹⁷, Comisia a elaborat specificații funcționale și tehnice pentru aplicațiile telematice [Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 al Comisiei¹⁸ privind specificația tehnică de interoperabilitate (STI) – „aplicații telematice”], sprijinind interoperabilitatea schimbului de date în transportul feroviar. Aceasta prevede că datele privind graficul de circulație pentru serviciile feroviare să fie partajate prin intermediul punctelor naționale de acces implementate de statele membre pentru sistemele de informații privind transportul multimodal la nivelul UE. Ea stabilește, de asemenea, formatul datelor care trebuie aplicat pe baza standardelor europene, precum și licențele care trebuie utilizate atunci când se partajează astfel de date pentru călătoriile cu trenul.

¹⁶ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare) (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

¹⁷ Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare), JO L 138, 26.5.2016, p. 44.

¹⁸ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 al Comisiei din 6 februarie 2026 privind o specificație tehnică referitoare la subsistemul aplicații telematice al sistemului feroviar din Uniunea Europeană pentru interoperabilitatea schimbului de date în transportul feroviar (STI TEL) și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 454/2011 (STI TAP) și (UE) nr. 1305/2014 (STI TAF), JO L, 2026/253, 10.2.2026.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Comunicarea Comisiei intitulată „Pactul verde european” a confirmat obiectivul UE de a atinge neutralitatea climatică până în 2050 și necesitatea de a reduce emisiile generate de transporturi cu 90 % până în 2050, în comparație cu nivelurile din 1990. Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă a oferit detalii suplimentare referitor la obiectivele comunicării în ceea ce privește transporturile. Strategia a solicitat luarea unor măsuri mai ferme pentru stimularea utilizării transportului multimodal. Printre jaloanele stabilite de Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă s-au numărat realizarea neutralității din punctul de vedere al carbonului a călătoriilor colective programate cu o lungime mai mică de 500 km, precum și dublarea traficului de călători de mare viteză până în 2030 și triplarea acestuia până în 2050, comparativ cu nivelurile din 2015.

În ceea ce privește politicile privind transporturile digitale, Directiva STI¹⁹ stabilește un cadru atât pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în sectorul rutier, cât și pentru interfețele dintre aceste sisteme rutiere și sistemele pentru alte moduri de transport. Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei²⁰ privind furnizarea de servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale la nivelul UE impune statelor membre să înființeze puncte naționale de acces pentru informarea pasagerilor care să furnizeze inclusiv date în timp real pentru toate modurile de transport, dar numai în scop informativ.

După cum s-a anunțat în Strategia europeană privind datele, Comisia elaborează acțiuni pentru a construi un spațiu european comun al datelor privind mobilitatea, pentru a facilita accesul la datele privind transporturile și mobilitatea, a le pune în comun și a le partaja. Aceste acțiuni vor ține seama de mecanismele de schimb de date elaborate în cadrul forurilor din domeniul transporturilor și în legislația relevantă, inclusiv RRM și prezenta propunere.

În ceea ce privește politicile generale în materie de date, prin stabilirea unor măsuri de sector în privința furnizorilor de servicii online de emitere a biletelor, prezenta propunere completează și nu afectează aplicarea Regulamentului privind platforma pentru întreprinderi²¹, a Regulamentului privind serviciile digitale (DSA)²², a Regulamentului privind piețele digitale (DMA)²³ și a Regulamentului privind datele (DA)²⁴. În particular, DA are, de asemenea, o relevanță deosebită prin normele armonizate privind schimbul de date, inclusiv normele privind clauzele contractuale abuzive.

Directiva privind practicile comerciale neloiale²⁵ și revizuirea acesteia interzic ambele atât publicitatea nedivulgată, cât și promovarea plătită care conduc la o clasificare mai bună a

¹⁹ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, JO L 207, 6.8.2010, p. 1.

²⁰ Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale, JO L 272, 21.10.2017, p. 1.

²¹ Regulamentul (UE) 2019/1150 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 privind promovarea echității și a transparenței pentru întreprinderile utilizatoare de servicii de intermediere online, JO L 186, 11.7.2019, p. 57.

²² JO L 277, 27.10.2022, p. 1.

²³ Regulamentul (UE) 2022/1925 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2022 privind piețe contestabile și echitabile în sectorul digital și de modificare a Directivelor (UE) 2019/1937 și (UE) 2020/1828 (Regulamentul privind piețele digitale), JO L 265, 12.10.2022, p. 1.

²⁴ Regulamentul (UE) 2023/2854 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2023 privind norme armonizate pentru un acces echitabil la date și o utilizare corectă a acestora și de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2394 și a Directivei (UE) 2020/1828 (Regulamentul privind datele), JO L, 2023/2854, 22.12.2023.

²⁵ JO L 149, 11.6.2005, p. 22.

produselor în rezultatele căutării. Prezenta propunere este legată de propunerea RRM, care completează actele de mai sus prin măsuri care: (i) asigură afișarea în mod neutru a rezultatelor căutărilor privind serviciile multimodale de emiteră a biletelor; (ii) interzic autofavorizarea și vizibilitatea plătită, permițând conținutul promovat numai în anumite condiții; și (iii) stabilesc o listă de criterii de clasificare obligatorii.

În ceea ce privește politicile referitoare la drepturile călătorilor din transportul feroviar, prezenta propunere este strâns legată de Regulamentul (UE) 2021/782 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (RPRR)²⁶. RPRR a intrat în vigoare în iunie 2021 și se aplică din iunie 2023. Acesta înlocuiește normele inițiale ale UE în domeniu, care se aplicau din 2009. Printre altele, regulamentul: (i) îmbunătățește furnizarea informațiilor de călătorie în timp real; (ii) introduce norme privind schimbul de date pentru operatori și părțile terțe (inclusiv vânzătorii de bilete și alte întreprinderi feroviare) atunci când aceștia au încheiat un acord; (iii) adaugă un drept de autorerutare; și (iv) impune operatorilor care au același proprietar să ofere bilete directe. În paralel cu prezenta propunere se efectuează o revizuire specifică a acestui regulament pentru a spori drepturile călătorilor din transportul feroviar ce dețin un bilet unic pentru o călătorie unică cu operatori feroviari multipli, rezervat printr-un serviciu online unic de emiteră a biletelor în cadrul unei tranzacții unice. Prezenta inițiativă completează această revizuire prin crearea condițiilor care le vor permite călătorilor din transportul feroviar să rezerve aceste bilete unice. În plus, Comisia a adoptat în 2023 o propunere privind drepturile călătorilor în contextul călătoriilor multimodale, care impune norme de protecție a călătorilor atunci când aceștia efectuează transferuri între diferite moduri de transport.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 91 alineatul (1) litera (d) de la titlul VI din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Articolul 91 stabilește prerogativa Uniunii de a urmări obiectivele tratatelor în cadrul unei politici comune în domeniul transporturilor și de a stabili normele adecvate în acest scop. Contribuind la funcționarea pieței de distribuție a biletelor de transport în conformitate cu obiectivele stabilite în Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, prezenta inițiativă face parte din politica comună în domeniul transporturilor. Piața de distribuție a biletelor de transport cuprinde servicii legate în mod inerent de serviciile de transport. Prin urmare, inițiativa ia în considerare caracteristicile distinctive ale transporturilor. Aplicarea prezentei inițiative nu va afecta în mod serios nivelul de trai și gradul de ocupare a forței de muncă din anumite regiuni și nici exploatarea infrastructurii de transport.

• Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)

Unele state membre dispun deja de o legislație care abordează emiterăa biletelor de tren sau aspecte legate de emiterăa biletelor de tren. Cu toate acestea, călătoriile transfrontaliere și călătoriile pe distanțe lungi în interiorul UE necesită o abordare la nivelul Uniunii pentru a asigura norme armonizate atât pentru operatori, cât și pentru autoritățile publice și vânzătorii de bilete. În plus, legislația la nivelul UE asigură faptul că cetățenii din toate statele membre pot profita de îmbunătățirea accesibilității și a posibilității de rezervare a biletelor de tren, beneficiind astfel de oportunitatea de a alege un mod de transport durabil pentru călătoriile lor, inclusiv la nivel transfrontalier. Având în vedere progresele înregistrate în procesul de

²⁶ Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (reformare), JO L 172, 17.5.2021, p. 1.

deschidere a pieței și apariția unor noi întreprinderi pe piața feroviară, legislația la nivelul UE contribuie la asigurarea vizibilității acestor noi operatori pe site-urile de emiterie a biletelor care își desfășoară activitatea în UE. Acest lucru este deosebit de relevant pentru serviciile transfrontaliere, pentru a asigura niveluri egale de acces la produsele feroviare pentru cetățenii aflați de ambele părți ale frontierelor. Discrepanțele dintre statele membre și autoritățile locale în ceea ce privește punerea în aplicare a noilor norme privind emiteria online a biletelor ar putea fragmenta și mai mult piața. Acest lucru ar putea duce la costuri mai mari și ar putea reduce beneficiile pentru furnizorii de servicii online de emiterie a biletelor, autorități, operatori și utilizatorii transporturilor. Este necesară o intervenție la nivelul UE pentru a preveni apariția de strategii divergente cu efecte nedorite.

- **Proportionalitate**

Prezenta propunere le va permite consumatorilor să beneficieze de o gamă mai largă de produse feroviare și le va facilita alegerea. În paralel, ea consolidează poziția furnizorilor de servicii online de emiterie a biletelor de tren și extinde accesul la canalele indispensabile de emiterie a biletelor de tren pentru operatorii feroviari mai mici și cei nou-intrați pe piață. În acest sens, prezenta propunere va îmbunătăți funcționarea spațiului feroviar unic european (și funcționarea pieței unice în general) și va sprijini obiectivul UE de coeziune economică, socială și teritorială. O acțiune la nivelul UE, cu norme clare și armonizate, va elimina obstacolele din calea operatorilor feroviari și a furnizorilor de servicii online de emiterie a biletelor și va spori atractivitatea transportului feroviar. La rândul său, acest lucru va sprijini obiectivele de înverzire a sectorului transporturilor la nivelul UE.

- **Alegerea instrumentului**

Prin stabilirea unui cadru armonizat și direct aplicabil pentru „partajarea” obligatorie a produselor feroviare, precum și pentru „găzduirea” obligatorie a produselor feroviare în cadrul serviciilor online de emiterie a biletelor ale operatorului tradițional, un regulament este o modalitate mai bună de a atinge obiectivele inițiativei decât o directivă. Un regulament va evita orice diferențe între normele și practicile naționale, care ar putea crea obstacole pentru furnizorii de servicii online de emiterie a biletelor și pentru întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea la nivel transfrontalier. Având în vedere procesul în curs de deschidere a pieței feroviare, se preconizează că numărul întreprinderilor feroviare care își desfășoară activitatea în spațiul feroviar unic european va crește. Prin urmare, este important ca acestor întreprinderi să li se aplice drepturi și obligații egale, astfel încât să își poată desfășura activitatea într-un cadru juridic egal, în special atunci când concurează între ele.

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

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

Nu se aplică

- **Consultările cu părțile interesate**

Prezenta propunere și propunerea legislativă privind serviciile digitale de mobilitate multimodală se bazează pe aceeași evaluare a impactului.

Ca parte a pregătirii respectivei evaluări a impactului au fost desfășurate diverse activități de consultare a părților interesate pentru a colecta atât informații calitative (opinii, păreri, sugestii), cât și cantitative (date, statistici). Aceste activități s-au desfășurat în perioada 2020-2025, în timpul revizuirii Codului de conduită al SIR în decembrie 2020 și ulterior în cursul evaluării impactului care sprijină serviciile digitale de mobilitate multimodală și prezenta

propunere. Cetățenilor li s-au solicitat opiniile în cinci reprize, și anume cele două evaluări inițiale ale impactului (EII), cele două consultări publice online (CPO) și sondajul Eurobarometru.

În ceea ce privește Codul de conduită pentru SIR, în perioada cuprinsă între 9 iulie 2020 și 4 septembrie 2020 s-a desfășurat o EII prin care s-a solicitat feedback tuturor părților interesate. S-au primit 13 răspunsuri. Pentru propunerea privind serviciile digitale de mobilitate multimodală, în perioada cuprinsă între 5 octombrie 2021 și 2 noiembrie 2021 s-a desfășurat o EII prin care s-a solicitat feedback tuturor părților interesate. S-au primit 40 răspunsuri. La 23 februarie 2021, s-a lansat o CPO pentru SIR pe platforma centralizată „Exprimați-vă părerea” a Comisiei. Ea a rămas deschisă până la 18 mai 2021 și a primit 23 de răspunsuri din partea cetățenilor și a organizațiilor cu privire la posibila revizuire a Codului de conduită al SIR. Pentru serviciul digital de mobilitate multimodală, s-a lansat o CPO²⁷ pe platforma centralizată „Exprimați-vă părerea” a Comisiei la 1 decembrie 2021; ea a rămas deschisă până la 23 februarie 2022 și a primit 336 de răspunsuri din partea cetățenilor și a organizațiilor cu privire la noua propunere privind serviciile digitale de mobilitate multimodală.

În vara anului 2024 a fost realizat un sondaj Eurobarometru²⁸ care a fost publicat de serviciile Comisiei la 1 aprilie 2025. Acest sondaj a colectat practicile și experiențele de rezervare și de emiteră a biletelor ale unui eșantion reprezentativ din populația UE, în vârstă de 15 ani sau peste, din fiecare dintre cele 27 de state membre ale UE. În total, au fost realizate 25 805 interviuri prin intermediul unui sondaj online. Acest sondaj oferă informații cu privire la obiceiurile, preferințele și experiențele de călătorie ale cetățenilor Uniunii, în special pentru călătoriile regionale și călătoriile pe distanțe lungi. Sondajul a examinat aspecte-cheie, cum ar fi: (1) frecvența călătoriilor în scopuri recreative și profesionale, (2) factorii care influențează planificarea călătoriilor și deciziile de rezervare, (3) atitudinea față de călătoriile ecologice, (4) utilizarea diferitelor moduri de transport și a călătoriilor multimodale, (5) ușurința rezervării călătoriilor multimodale și multioperator și (6) barierele din calea combinării diferitelor moduri de transport sau a diferiților operatori. Rezultatele evidențiază în special obstacolele cu care s-au confruntat cetățenii la căutarea de opțiuni de călătorie sustenabile online, precum și dorința lor de a rezerva astfel de călătorii. Acesta subliniază dificultatea cetățenilor de a rezerva călătorii multimodale și multioperator, precum și sarcina suplimentară cu care se confruntă cetățenii atunci când rezervă călătorii feroviare multioperator.

- **Colectarea și utilizarea expertizei**

Evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere se bazează pe un studiu de sprijin extern însoțitor, realizat de un consultant.

Părțile interesate au furnizat un volum semnificativ de informații suplimentare în contextul activităților de consultare specifice (sondaje, interviuri și ateliere). Acestea au inclus informații detaliate privind structura pieței transporturilor, structura pieței în general și practicile comerciale din diferitele segmente ale serviciilor digitale de mobilitate multimodală (B2C și B2B), care au contribuit la confirmarea informațiilor disponibile din studiile anterioare și la fundamentarea ipotezelor de modelare și a analizei.

Informațiile au inclus aspecte precum: dispozițiile tipice din acordurile comerciale oferite operatorilor de către furnizorii de servicii online de emiteră a biletelor pentru mobilitatea digitală multimodală, în special în ceea ce privește taxele de distribuție; practicile de afișare privind furnizorii de servicii online de emiteră a biletelor pentru mobilitatea digitală

²⁷ A se vedea https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-Digital-Mobility-%20Services/public-consultation_ro.

²⁸ A se vedea <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3178>.

multimodală; tendințele de pe piața online de emitere a biletelor și evoluția pieței B2B a biletelor; interacțiunile dintre SIR, agenții de voiaj și transportatori; precum și ponderea și rolul IMM-urilor în diferite tipuri de servicii digitale de mobilitate multimodală.

În general, sursele utilizate pentru întocmirea raportului de evaluare a impactului au fost numeroase, exhaustive și reprezentative pentru diferitele grupuri de părți interesate.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere este însoțită de un raport de evaluare a impactului. La 10 martie 2026, Comitetului de control normativ (CCN) i-a fost prezentat un proiect al raportului de evaluare a impactului. La 13 aprilie 2026, CCN a emis un avis pozitiv cu rezerve. Raportul de evaluare a impactului a fost ajustat în consecință pentru a ține cont de observațiile CCN.

Evaluarea impactului a examinat o listă cuprinzătoare de posibile măsuri și opțiuni de politică, pe baza eficacității, eficienței și proporționalității probabile a măsurilor propuse în raport cu obiectivele date, precum și a fezabilității juridice și tehnice a acestora.

În cadrul evaluării impactului, care a fost efectuată împreună cu propunerea privind rezervarea multimodală (RRM), au fost evaluate patru opțiuni de politică.

Opțiunea de politică numărul 1 a propus o abordare minimalistă. Ea conținea măsuri comune tuturor celor patru opțiuni de politică, inclusiv măsuri care stabilesc cerințe minime pentru asigurarea unui tratament echitabil al informațiilor și datelor privind MDMS. Opțiunea stabilea, de asemenea, principiile-cheie pentru toate acordurile comerciale dintre furnizorii indispensabili de MDMS și operatorii de transport, precum și dintre întreprinderile feroviare (IF) și furnizorii de MDMS indispensabili.

Această opțiune abordează pe deplin primul obiectiv specific de îmbunătățire a transparenței și de stabilire a unor condiții de concurență echitabile pentru operatorii de transport în ceea ce privește MDMS prin extinderea normelor codului de conduită pentru SIR la toți furnizorii de MDMS. Ea stabilește praguri pentru identificarea furnizorilor de MDMS și a IR cu o prezență semnificativă pe piață, care ar fi desemnați de organismele naționale de aplicare a legii sau de Comisia Europeană în funcție de piața pe care au o prezență semnificativă. Comisia ar urma să publice o listă a furnizorilor de MDMS cu o prezență semnificativă pe piață. Astfel de măsuri ar fi necesare pentru a se asigura faptul că operatorii de transport sunt protejați în acordurile comerciale cu furnizorii indispensabili de MDMS, inclusiv prin intermediul unor dispoziții care (1) protejează datele sensibile din punct de vedere comercial ale operatorilor, (2) interzic includerea unor condiții contractuale nejustificate sau inutile care ar putea împiedica încheierea acordului și (3) garantează că remunerația primită de furnizorii de servicii online de emitere a biletelor e bazează pe criterii echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. În cadrul acestei opțiuni de politică, statele membre ar trebui să desemneze o autoritate națională care să soluționeze eventualele litigii dintre părți. În plus, s-ar crea o rețea la nivelul Uniunii a acestor autorități pentru a asigura o aplicare coerentă în întreaga UE. În plus, furnizorii de MDMS ar avea obligația de a afișa informații privind emisiile de gaze cu efect de seră, în cazul în care informațiile respective sunt furnizate de operatorul de transport, în timp ce furnizorii de servicii online de emitere a biletelor B2C MDMS ar trebui să facă schimb de date cu autoritățile publice în scopul gestionării mobilității.

Pentru a se asigura că gama de servicii feroviare oferite pentru MDMS este mai cuprinzătoare, această opțiune de politică oferă protecție în temeiul propunerii de Regulament privind emiterea biletelor de tren furnizorilor de MDMS în acordurile lor comerciale cu întreprinderile feroviare indispensabile, stabilind norme privind tarifele de distribuție și interzicând clauzele restrictive din contracte (clauze de exclusivitate, condiții abuzive și nejustificate, clauze de comercializare și alte restricții tehnice), abordând astfel dezechilibrele

în ceea ce privește puterea de negociere în timpul discuțiilor pe marginea acordurilor comerciale.

Opțiunile de politică numărul 2, 3 și 4 se bazează pe opțiunea de politică numărul 1 și erau specifice propunerii de Regulament privind emiterea biletelor de tren.

Opțiunea de politică numărul 2 consolidează propunerea de Regulament privind emiterea biletelor de tren, impunând întreprinderilor feroviare să încheie acorduri comerciale cu furnizorii de servicii online de emitere a biletelor, cu condiția ca furnizorii respectivi să îndeplinească cerințe minime. Acordurile comerciale dintre ÎF și furnizorii de MDMS ar trebui să respecte condiții echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. În special, ÎF nu vor putea împiedica combinarea biletelor lor cu bilete de la alți operatori, trebuind să permită furnizorilor de servicii online de emitere a biletelor să le vândă sub formă de bilete unice. În cadrul acestei opțiuni, furnizorii de MDMS ar fi capabili să se extindă și, în cele din urmă, să asigure o ofertă completă.

Opțiunea de politică numărul 3 se bazează pe opțiunea de politică numărul 2 și include în propunerea de Regulament privind emiterea biletelor de tren o dispoziție conform căreia furnizorii indispensabili de servicii online de emitere a biletelor de tren trebuie să încheie acorduri cu întreprinderea feroviară din aceeași zonă geografică ca furnizorii indispensabili de servicii online de emitere a biletelor de tren, inclusiv privind serviciile transfrontaliere către și dinspre statul membru în cauză. Acestea trebuie să aplice condiții contractuale echitabile, nediscriminatorii și rezonabile. OP3 ar promova astfel caracterul complet al ofertei atât pentru furnizorii independenți de servicii MDMS, cât și pentru furnizorii indispensabili de servicii online de emitere a biletelor de tren, oferind călătorilor o gamă largă de opțiuni cu privire la toți furnizorii de servicii online de emitere a biletelor, inclusiv cu privire la cei pe care îi utilizează cel mai mult.

În fine, opțiunea de politică numărul 4 propune o alternativă la propunerea de Regulament privind emiterea biletelor de tren, impunând separarea furnizorilor de servicii de transport feroviar de călători de furnizorii de servicii online de emitere a biletelor (și anume, separarea furnizorilor de servicii online de emitere a biletelor de tren), astfel încât să se elimine motivația acestora de a discrimina împotriva concurenților lor.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Propunerea se bazează pe faptul că statele membre colectează deja anumite date în cadrul Sistemului de monitorizare a pieței feroviare, care vor fi utilizate pentru evaluarea cotelor de piață ale întreprinderilor feroviare per stat membru. În plus, propunerea se bazează pe faptul că statele membre au instituit deja organisme de reglementare în domeniul feroviar ca autorități de aplicare a legii pentru piața feroviară națională, inclusiv un mecanism de cooperare și coordonare transfrontalieră. Prezenta propunere nu conține niciun fel de obligație pentru IMM-uri.

- **Drepturile fundamentale**

Prezenta propunere nu are niciun efect asupra protecției drepturilor fundamentale. Gestionarea datelor cu caracter personal, atât de către furnizorii de servicii online de emitere a biletelor, cât și de către întreprinderile feroviare sau organizatorii de servicii feroviare, trebuie să respecte cadrul juridic european existent, în special RGPD.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Vor fi necesare două ENI pentru a sprijini procesul de desemnare introdus prin prezenta propunere de Comisia Europeană, pentru a raționaliza coordonarea cu organismele naționale

de aplicare a legii și pentru a menține o listă exactă și actualizată a întreprinderilor feroviare cu o prezență semnificativă pe piață, asigurând transparența pieței și aplicarea efectivă a legii.

5. ALTE ELEMENTE

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

Comisia va monitoriza punerea în aplicare a acestor inițiative prin mai multe acțiuni și printr-un set de indicatori de bază care v măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor. În plus, organismele naționale de aplicare a legii vor juca un rol esențial în monitorizarea punerii în aplicare. În termen de cel mult cinci ani de la începerea punerii în aplicare a actelor legislative, Comisia plănuiește să efectueze o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele acestor inițiative. Evaluarea urmează să fie efectuată într-un moment în care sunt disponibile suficiente date cu privire la punerea efectivă în aplicare. Astfel, se va putea evalua ex post dacă inițiativele sunt eficiente, eficace, coerente, relevante și au o valoare adăugată europeană. Această analiză va include sinergii cu Regulamentul privind rezervarea multimodală și cu revizuirea specifică a Regulamentului privind drepturile călătorilor din transportul feroviar.

Mai multe detalii privind monitorizarea sunt furnizate în capitolul 9 din documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezenta propunere.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 1 definește obiectul regulamentului;

Articolul 2 stabilește domeniul de aplicare al regulamentului;

Articolul 3 prezintă o serie de definiții;

Articolul 4 stabilește obligația de a furniza conținut furnizorilor de servicii online de emiteră a biletelor;

Articolul 5 stabilește obligația furnizorilor indispensabili de servicii online de emiteră a biletelor pentru transportul feroviar de a găzdui produse feroviare;

Articolul 6 stabilește norme privind condiții contractuale echitabile și nediscriminatorii;

Articolul 7 descrie procesul de identificare a întreprinderilor feroviare cu o prezență semnificativă pe piață;

Articolul 8 stabilește norme privind orizonturile de rezervare;

Articolul 9 identifică organismele naționale de aplicare a legii competente;

Articolul 10 detaliază sarcinile și competențele organismelor naționale de aplicare a legii;

Articolul 11 detaliază normele referitoare la plângeri;

Articolul 12 prevede norme privind sancțiunile pentru încălcările dispozițiilor prezentului regulament;

Articolul 13 stabilește condițiile de exercitare a delegării;

Articolul 14 stabilește obligațiile de raportare;

Articolul 15 stabilește data intrării în vigoare a regulamentului.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind emiterea biletelor de tren

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1) litera (d),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European²⁹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³⁰,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Întrucât transportul feroviar este în mare măsură electrificat și eficient din punct de vedere energetic, utilizarea pe scară mai largă a serviciilor feroviare ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor și a consumului de energie al transporturilor. Pentru a atinge obiectivele Uniunii privind o mobilitate durabilă, inteligentă și rezilientă, transportul feroviar ar trebui să devină mai atractiv, în special în ceea ce privește accesibilitatea din punct de vedere financiar, fiabilitatea și disponibilitatea de servicii care să răspundă mai bine nevoilor călătorilor.
- (2) Un sistem online eficient de emitere a biletelor este esențial pentru funcționarea pieței transportului feroviar de călători. Diverse cazuri de concurență la nivelul Uniunii și la nivel național indică faptul că piața online a biletelor de tren nu funcționează în mod optim. Disponibilitatea limitată a biletelor emise de societățile nou intrate pe canalele de vânzare online consacrate ale întreprinderilor feroviare tradiționale face ca formarea de către călători a unei imagini de ansamblu complete a serviciilor feroviare disponibile să fie dificilă. De asemenea, disponibilitatea incompletă a produselor feroviare ale întreprinderilor feroviare tradiționale oferite de furnizori independenți de servicii online de emitere a biletelor face ca acestea să fie un canal de cumpărare mai puțin atractiv pentru consumatori.
- (3) Fragmentarea informațiilor privind graficul de circulație al transportului feroviar și sistemul de emitere a biletelor în întreaga Uniune constituie un obstacol în calea funcționării eficiente a pieței interne a serviciilor de transport feroviar de călători. Accesul facil la toate produsele feroviare, pornind de la informațiile privind alternativele operate de întreprinderile feroviare concurente, este esențial pentru ca

²⁹ JO C , , p. .

³⁰ JO C , , p. .

sistemul feroviar să devină accesibil, atractiv și abordabil ca preț pentru consumatori. Călătorii ar trebui să poată găsi, compara, combina și achiziționa bilete pentru călătoriile pe calea ferată pe un canal unic de emitere a biletelor, la alegere, economisind timp și efort pentru a găsi oferta care corespunde cel mai bine nevoilor lor. Furnizorii de servicii online de emitere a biletelor și întreprinderile feroviare ar trebui să poată oferi clienților servicii din ce în ce mai integrate și mai competitive, inclusiv bilete unice care să combine serviciile diferiților operatori, astfel încât călătorii să poată utiliza pe deplin potențialul sistemului feroviar european.

- (4) Este posibil ca întreprinderile feroviare să nu fie interesate să distribuie biletele pentru produsele lor prin intermediul furnizorilor de servicii online de emitere a biletelor pe care nu îi controlează sau în cazul în care sunt de asemenea prezenți concurenții. Acest lucru poate priva clienții de posibilitatea de a avea acces la o ofertă de bilet unic. În consecință, furnizorii de servicii online de emitere a biletelor ar trebui să poată vinde produsele feroviare oferite de furnizorii de servicii feroviare și ar trebui să aibă dreptul de a încheia acorduri comerciale cu furnizorii de servicii feroviare pentru afișarea, redirecționarea, revânzarea și distribuția tuturor produselor feroviare.
- (5) Ar trebui introduse cerințe de reglementare specifice pentru a evita posibilele denaturări ale pieței cauzate de legăturile la nivel de acționariat sau de control dintre furnizorii de servicii online de emitere a biletelor și întreprinderile feroviare cu o prezență semnificativă pe piața serviciilor feroviare. Ar trebui să se presupună că există o prezență semnificativă pe piață în cazul în care o întreprindere feroviară deține o cotă de piață de cel puțin 50 %, astfel cum se specifică în jurisprudența relevantă și în practica decizională a Comisiei în aplicarea normelor Uniunii în materie de concurență³¹.
- (6) Furnizorii de servicii online de emitere a biletelor deținuți sau controlați de o întreprindere feroviară cu o prezență semnificativă pe piață într-un stat membru au moștenit poziții cvasimonopoliste pe piața de emitere a biletelor de tren și reprezintă referința standard pentru călătorii din transportul feroviar. Chiar și după intrarea pe piață a furnizorilor independenți de servicii online de emitere a biletelor, baza lor de clienți rămâne de departe cea mai mare, din cauza recunoașterii mărcii, a obiceiurilor persistente de cumpărare și a dificultăților cu care se confruntă furnizorii alternativi de servicii online de emitere a biletelor în ceea ce privește câștigarea încrederii călătorilor. Din cauza cotei lor mari de piață, furnizorii de servicii online de emitere a biletelor deținuți sau controlați de o întreprindere feroviară cu prezență semnificativă pe piața unui stat membru sunt furnizori indispensabili de servicii online de emitere a biletelor pentru orice întreprindere feroviară care oferă servicii de transport pe piața națională respectivă, dar adesea ei nu doresc să găzduiască produsele feroviare ale furnizorilor de servicii feroviare care concurează cu întreprinderea lor feroviară integrată vertical. Acest lucru împiedică clienții acestor furnizori indispensabili de servicii online de emitere a biletelor de tren să aibă acces la o ofertă completă de emitere a biletelor. În scopul de a asigura o gamă mai largă de opțiuni pentru consumatori și de a evita penalizarea altor întreprinderi feroviare, astfel de furnizori indispensabili de servicii online de emitere a biletelor de tren ar trebui să-și ofere serviciile în condiții nediscriminatorii oricărei părți solicitante și să furnizeze întotdeauna informații cu privire la graficul de circulație al serviciilor oferite de întreprinderile feroviare concurente. În consecință, întreprinderile feroviare care își

³¹ Hotărârile Curții de Justiție din 13 februarie 1979, Hoffmann-La Roche/Comisia, 85/76, EU:C:1979:36, punctul 41 și din 3 iulie 1991, Akzo/Comisia, C-62/86, EU:C:1991:286, punctul 60; și Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 1991, Hilti/Comisia, T-30/89, EU:T:1991:70.

desfășoară activitatea pe piețele naționale respective ar trebui să aibă dreptul de a încheia acorduri comerciale cu furnizorii respectivi pentru redirectionarea, revânzarea și distribuția produselor feroviare.

- (7) Deși acordurile comerciale stau la baza stabilirii obligațiilor și beneficiilor respective, este posibil ca procesele de pe piață să nu fie în măsură să asigure rezultate economice echitabile în ceea ce privește piața biletelor de tren. Deși comportamentul furnizorilor de servicii online de emiteră a biletelor face obiectul articolelor 101 și 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), domeniul de aplicare al dispozițiilor respective este limitat la anumite cazuri de putere de piață, de exemplu poziția dominantă pe anumite piețe sau comportamentul anticoncurențial, iar aplicarea legii are loc ex post și necesită o investigare aprofundată a unor fapte adesea foarte complexe, de la caz la caz. În plus, dreptul existent al Uniunii nu abordează deloc sau nu abordează în mod eficace provocările din calea bunei funcționări a pieței interne care decurg din comportamentul acelor furnizori de servicii online de emiteră a biletelor care nu sunt neapărat dominanți din perspectiva dreptului concurenței.
- (8) Pentru a asigura faptul că furnizorii de servicii online de emiteră a biletelor și întreprinderile feroviare nu se confruntă cu obligații nerezonabile, părțile la aceste acorduri ar trebui să aibă obligația de a accepta condiții care sunt echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. În special, remunerarea furnizorilor terți de servicii online de emiteră a biletelor de către întreprinderile feroviare și stabilirea prețurilor de către furnizorii indispensabili de servicii online de emiteră a biletelor de tren ar trebui să fie considerate neloiale dacă conferă respectivilor furnizori sau întreprinderi feroviare un avantaj care este disproporționat în raport cu costul serviciului furnizat întreprinderilor feroviare. Următoarele criterii de referință pot servi drept etalon pentru a determina caracterul echitabil al stabilirii prețurilor și al altor condiții generale: prețurile practicate sau condițiile impuse de alți furnizori pentru servicii identice sau similare; prețurile practicate sau condițiile impuse de furnizor pentru diferite servicii conexe sau similare sau pentru diferite tipuri de utilizatori; prețurile practicate sau condițiile impuse de furnizor pentru același serviciu în regiuni geografice diferite; prețurile practicate sau condițiile impuse de furnizor pentru același serviciu pe care îl furnizează întreprinderii feroviare care este integrată vertical cu el.
- (9) Pentru a promova transportul feroviar ca alternativă atractivă la opțiunile de călătorie mai puțin durabile, biletele pentru serviciile feroviare ar trebui să fie puse la dispoziție de către întreprinderea feroviară cu suficient timp înainte pentru a permite călătorilor să-și planifice călătoriile în mod eficace, iar furnizorii de servicii online de emiteră a biletelor și ceilalți furnizori de servicii feroviare să-și poată furniza serviciile, cum ar fi biletele unice, în special atunci când coordonează legăturile între mai mulți operatori. [Noul regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură] impune administratorilor de infrastructură să publice graficul de circulație cu 5,25 luni înainte de începerea perioadei de valabilitate a graficului de circulație. În consecință, de îndată ce serviciilor li s-au alocat capacități de infrastructură în graficul de circulație, biletele aferente ar trebui să devină disponibile, iar întreprinderile feroviare și furnizorii de servicii de emiteră a biletelor ar trebui să poată vinde bilete pentru serviciile feroviare conexe cu cel puțin cinci luni în avans.
- (10) Pentru a oferi clienților o imagine de ansamblu completă a conexiunilor feroviare disponibile și pentru a asigura aceeași vizibilitate pentru toți furnizorii de servicii, furnizorii indispensabili de servicii online de emiteră a biletelor de tren ar trebui, independent de primirea oricărei cereri din partea furnizorilor de servicii feroviare, să afișeze pe site-ul lor web oferta completă de transport feroviar pentru toți furnizorii de

servicii și să o includă în rezultatul căutărilor efectuate de clienți. În acest scop, aceștia ar trebui să utilizeze informațiile disponibile prin intermediul punctelor naționale de acces instituite în temeiul Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei³² și al Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului³³, care constituie un punct unic de acces pentru utilizatorii de date la datele statice, istorice, observate și dinamice privind călătoriile și traficul pentru diferitele moduri de transport și care sunt esențiale pentru a sprijini concurența loială și alegerile consumatorilor.

- (11) În conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului³⁴, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 al Comisiei³⁵ a stabilit o specificație tehnică de interoperabilitate (STI) referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de transport de călători și de marfă” al sistemului feroviar din Uniune. Aceasta stabilește cerințe comune, specifice și de interfață pentru schimbul de date în transportul feroviar, inclusiv obligații privind schimbul de date și redirecționarea. Ele includ grafice de circulație, timpi de legătură, accesibilitatea gării, tarife, starea transportului, precum și date în timp real și prognozate privind traficul feroviar. În ceea ce privește transportul feroviar, este obligatoriu ca aceste seturi de date să fie cuprinzătoare, actualizate periodic de întreprinderile feroviare și accesibile cel puțin prin intermediul punctelor naționale de acces, ele putând fi utilizate și în scopuri de distribuție. Atunci când datele rămân incomplete și fragmentate, acest lucru complică formarea de bilete unice, în special pentru călătoriile transfrontaliere. Un punct unic de intrare pentru consultarea datelor în toate cele 27 de puncte naționale de acces ar simplifica accesul la datele relevante în întreaga UE și ar promova furnizarea de servicii feroviare transeuropene.
- (12) 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 stabili cerințe detaliate privind o interpretare armonizată a condițiilor contractuale echitabile și nediscriminatorii dintre furnizorii de servicii feroviare și furnizorii de servicii online de emiteră a biletelor. De asemenea, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a-i permite să desemneze întreprinderile feroviare cu o prezență semnificativă pe piață și să le elimine de pe listă. Respectivă competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului³⁶.

³² Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale (JO L 272, 21.10.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

³³ Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport (JO L 207, 6.8.2010, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>).

³⁴ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

³⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 al Comisiei din 6 februarie 2026 privind o specificație tehnică referitoare la subsistemul aplicații telematice al sistemului feroviar din Uniunea Europeană pentru interoperabilitatea schimbului de date în transportul feroviar (STI TEL) și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 454/2011 (STI TAP) și (UE) nr. 1305/2014 (STI TAF). (JO L 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

³⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (13) Întrucât obiectivele prezentului regulament – care includ promovarea ofertei de călătorii transfrontaliere pe calea ferată ca modalitate durabilă de mobilitate și, prin urmare, necesitatea unor norme care să se aplice în mod uniform biletelor transfrontaliere – nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere aspectele transfrontaliere ale serviciilor online de emiteră a biletelor, ele pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.
- (14) Regulamentul (UE) 2022/2065 al Parlamentului European și al Consiliului³⁷ stabilește norme orizontale pe deplin armonizate privind furnizarea, la nivelul Uniunii, de servicii intermediare, inclusiv de platforme online și motoare de căutare online. Prezentul regulament nu ar trebui să modifice sau să influențeze în vreun fel domeniul de aplicare al regulamentului respectiv.
- (15) În măsura în care furnizorii de servicii feroviare, furnizorii de servicii online de emiteră a biletelor și furnizorii indispensabili de servicii online de emiteră a biletelor au nevoie să facă schimb de date cu caracter personal pentru a asigura afișarea, redirecționarea, revânzarea sau distribuția de produse feroviare, un astfel de schimb ar trebui să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului³⁸. Atunci când părțile respective convin să pună în aplicare măsuri specifice de securitate cibernetică ca parte a condițiilor contractuale, astfel de măsuri ar trebui să asigure totodată un nivel de securitate corespunzător riscului la adresa protecției datelor cu caracter personal.
- (16) Obligațiile impuse furnizorilor de servicii feroviare și anumitor furnizori de servicii online de emiteră a biletelor în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să aducă atingere articolelor 101 și 102 din TFUE și nici aplicării normelor naționale în materie de concurență. Prezentul regulament urmărește să protejeze un interes juridic diferit de cel protejat de normele UE în materie de concurență,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește obligațiile furnizorilor de servicii feroviare și ale anumitor furnizori de servicii online de emiteră a biletelor în ceea ce privește furnizarea de informații privind serviciul feroviar și încheierea de acorduri comerciale pentru afișarea, redirecționarea, revânzarea sau distribuția de produse feroviare.

³⁷ Regulamentul (UE) 2022/2065 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 octombrie 2022 privind o piață unică pentru serviciile digitale și de modificare a Directivei 2000/31/CE (Regulamentul privind serviciile digitale) (JO L 277, 27.10.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

³⁸ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Articolul 2

Domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică:
 - (a) furnizorilor de servicii feroviare;
 - (b) furnizorilor de servicii online de emiteră a biletelor.El se aplică serviciilor feroviare operate parțial sau integral în Uniune.
2. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării Regulamentului (UE) **XX** (RRM)³⁹ și a altor acte juridice ale Uniunii care reglementează furnizarea de servicii ale societății informaționale.
3. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării articolelor 101 și 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și nici aplicării normelor naționale în materie de concurență.
4. Prezentul regulament nu se aplică:
 - (a) serviciilor de metrou și tramvai;
 - (b) serviciilor de transport feroviar care sunt operate strict pentru utilizări istorice sau turistice și nu deservește de obicei nevoile normale în materie de transport;
 - (c) serviciilor feroviare operate pe rețelele autonome destinate doar pentru operarea serviciilor feroviare de transport urban sau suburban;
 - (d) serviciilor de căutare online, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2019/1150 al Parlamentului European și al Consiliului⁴⁰.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁴⁰;
- (2) „bilet” înseamnă un bilet, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 7 din Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului⁴¹;
- (3) „serviciu online de emiteră a biletelor” înseamnă un serviciu al societății informaționale care constă, pe lângă afișare, în redirectionarea, revânzarea sau distribuirea produselor feroviare, fie într-o relație întreprindere/consumator (*business-to-consumer*, B2C), fie într-o relație întreprindere/întreprindere (*business-to-business*, B2B);
- (4) „furnizor de servicii feroviare” înseamnă o întreprindere feroviară, o autoritate competentă responsabilă cu un contract de servicii publice feroviare sau orice altă

³⁹ Regulamentul (UE) **XX** privind rezervarea multimodală.

⁴⁰ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁴¹ Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 172, 17.5.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

entitate juridică care operează sau organizează servicii de transport feroviar de călători;

- (5) „redirecționare” înseamnă reorientarea unui utilizator final către serviciul online de emitere a biletelor relevant unde poate fi verificată disponibilitatea unuia sau mai multor produse feroviare afișate și unde produsele de transport selectate de utilizatorul final pot fi achiziționate;
- (6) „revânzare” înseamnă un serviciu asociat unuia sau mai multor produse feroviare, furnizat de un vânzător cu amănuntul, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 42 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253;
- (7) „distribuție” înseamnă un serviciu, asociat unuia sau mai multor produse feroviare, furnizat de un distribuitor, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 38 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253;
- (8) „acord comercial” înseamnă un acord scris între un furnizor de servicii feroviare și un furnizor de servicii online de emitere a biletelor referitor la afișarea, redirecționarea, revânzarea sau distribuția de produse feroviare;
- (9) „raportul dintre numărul de consultări și numărul de rezervări” (look-to-book) înseamnă raportul dintre numărul de cereri legate de vânzarea de bilete („look”) adresate serviciului online de emitere a biletelor al unui furnizor de servicii feroviare și numărul de vânzări efective („book”) efectuate într-o anumită perioadă de timp;
- (10) „produs feroviar” înseamnă un produs feroviar astfel cum este definit la articolul 3 punctul 4 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253;
- (11) „rezervare” înseamnă o rezervare astfel cum este definită la articolul 3 punctul 8 din Regulamentul (UE) 2021/782;
- (12) „integrat vertical” înseamnă integrarea organizațională, financiară și administrativă a entităților în cauză în condiții care permit uneia dintre acestea să o controleze pe cealaltă în mod direct sau indirect, în sensul articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului⁴²;
- (13) „bilet unic” înseamnă un bilet unic astfel cum este definit la articolul 3 punctul 9a din Regulamentul (UE) 2021/782;
- (14) „conținut” înseamnă toate produsele feroviare, precum și reducerile și funcționalitățile asociate, inclusiv datele în timp real, care se referă la serviciile de transport feroviar de călători ale unui furnizor de servicii feroviare și care sunt afișate pe interfața online proprie a furnizorului de servicii feroviare sau pe orice alt canal digital în acord cu furnizorul de servicii feroviare;
- (15) „interfață online” înseamnă o interfață online, astfel cum este definită la articolul 3 punctul (m) din Regulamentul (UE) 2022/2065.

⁴² Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [Regulamentul (CE) privind concentrările economice] (JO L 24, 29.1.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj>).

Articolul 4

Obligația de a furniza conținut furnizorilor de servicii online de emitere a biletelor (obligația de partajare)

1. Un furnizor de servicii feroviare trebuie să încheie un acord comercial cu un furnizor de servicii online de emitere a biletelor solicitant în scopul furnizării de conținut pentru redirecționarea, revânzarea sau distribuția produselor sale feroviare.

Obligația menționată la primul paragraf nu se aplică biletelor care le permit titularilor să călătorească cu mai multe moduri de transport, cu condiția ca biletele pentru serviciul feroviar relevant să fie puse la dispoziție și să poată fi achiziționate ca produs feroviar de sine stătător.

Un furnizor de servicii feroviare trebuie să inițieze negocieri pentru încheierea acordului menționat la primul paragraf în termen de două luni de la primirea cererii din partea furnizorului de servicii online de emitere a biletelor. Cu excepția unor înțelegeri diferite între părți, acordul se încheie în termen de opt luni de la primirea cererii.

2. Sub rezerva oricărei decizii luate în temeiul articolului 11 alineatul (5), alineatul (1) de la prezentul articol nu se aplică în cazul în care furnizorul de servicii online de emitere a biletelor solicitant refuză să respecte condițiile impuse de furnizorul de servicii de transport feroviar în conformitate cu articolul 6 alineatul (2).

Articolul 5

Obligația furnizorilor indispensabili de servicii online de emitere a biletelor de tren de a găzdui produse feroviare (obligația de găzduire)

1. Un furnizor de servicii online de emitere a biletelor este considerat un „furnizor indispensabil de servicii online de emitere a biletelor de tren” dacă este integrat vertical cu o întreprindere feroviară despre care se consideră, în temeiul articolului 7, că are o prezență semnificativă pe piață într-un anumit stat membru.
2. Un furnizor indispensabil de servicii online de emitere a biletelor de tren trebuie să încheie un acord comercial cu un furnizor de servicii feroviare solicitant în scopul redirecționării, revânzării sau distribuirii produselor feroviare ale furnizorului respectiv pentru serviciile de transport feroviar de călători care sunt operate sau își au originea sau destinația în statul membru în care întreprinderea feroviară integrată cu furnizorul de servicii online de emitere a biletelor are o prezență semnificativă pe piața feroviară în sensul articolului 7.

Un furnizor indispensabil de servicii online de emitere a biletelor de tren trebuie să inițieze negocieri pentru încheierea acordului menționat la primul paragraf în termen de două luni de la primirea cererii din partea furnizorului de servicii feroviare. Cu excepția unor înțelegeri diferite între părți, acordul se încheie în termen de opt luni de la primirea cererii.

3. Sub rezerva oricărei decizii luate în temeiul articolului 11 alineatul (5), alineatul (2) de la prezentul articol nu se aplică în cazul în care furnizorul de servicii feroviare solicitant refuză să respecte condițiile impuse de furnizorul furnizor indispensabil de servicii online de emitere a biletelor de tren în conformitate cu articolul 6 alineatul (4).

4. Independent de orice cerere și cel târziu până la [Oficiul pentru Publicații este rugat să introducă data: 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], un furnizor indispensabil de servicii online de emitere a biletelor de tren trebuie să afișeze și să includă în rezultatele relevante ale căutării toate serviciile feroviare disponibile care sunt operate sau care își au originea sau destinația în statul membru în care întreprinderea feroviară care este integrată vertical cu furnizorul de servicii online de emitere a biletelor are o prezență semnificativă pe piața feroviară în sensul articolului 7 din prezentul regulament. Calendarul serviciilor disponibile se furnizează pe baza informațiilor disponibile prin intermediul punctelor naționale de acces instituite prin Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei.

Articolul 6

Condiții echitabile și nediscriminatorii

1. Furnizorii de servicii feroviare care încheie acorduri comerciale în temeiul articolului 4 alineatul (1) trebuie:
- (a) să nu impună condiții inechitabile sau nejustificate acordului comercial sau să solicite acceptarea oricăror condiții suplimentare care nu sunt necesare pentru afișarea, redirecționarea, revânzarea sau distribuția produselor lor feroviare;
 - (b) la cerere, să pună la dispoziția furnizorului de servicii online de emitere a biletelor toate conținuturile legate de produsele lor feroviare, inclusiv pe cele care fac obiectul disponibilității și al rezervărilor sau al prețurilor generate în sensul articolului 3 alineatul (45) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253;
 - (c) la cerere, să pună la dispoziția furnizorului de servicii online de emitere a biletelor toate datele în timp real pentru serviciile conexe de transport feroviar de călători pe care acești furnizori de servicii feroviare le pun la dispoziția consumatorilor prin intermediul oricăreia dintre interfețele lor online, al canalelor digitale de emitere a biletelor sau al canalelor de comunicare;
 - (d) să se asigure că toate datele, inclusiv conținutul, furnizate în contextul punerii în aplicare a acordului comercial sunt exacte, complete și actualizate;
 - (e) să permită furnizorului de servicii online de emitere a biletelor să combine orice produse feroviare, inclusiv cele ale diferiților furnizori de servicii feroviare, cu condiția să se aplice timpii minimi de legătură stabiliți în conformitate cu articolul 15 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 al Comisiei;
 - (f) să permită furnizorului de servicii online de emitere a biletelor, atunci când combină produse feroviare, să vândă combinația respectivă sub forma unui bilet unic;
 - (g) să se asigure, în cazul în care se convine aplicarea remunerației, că aceasta este echitabilă, rezonabilă și nediscriminatorie;
 - (h) să se asigure că cerințele privind raporturile dintre numărul de consultări și numărul de rezervări sunt echitabile, rezonabile și nediscriminatorii și, în special, că, după caz, cerințele respective sunt cel puțin aceleași cu cele convenite cu propriul furnizor de servicii online de emitere a biletelor, integrat vertical;

- (i) să nu adopte niciun comportament care subminează respectarea efectivă a obligațiilor prevăzute la literele (a)-(h), indiferent dacă comportamentul respectiv este de natură contractuală, comercială sau tehnică sau de orice altă natură.
2. Furnizorii de servicii feroviare pot solicita furnizorilor de servicii online de emiteră a biletelor care încheie acorduri comerciale în temeiul articolului 4 alineatul (1) să accepte condiții rezonabile, inclusiv următoarele:
- (a) transmiterea datelor referitoare la interogări și tranzacții care au loc în cadrul serviciului online de emiteră a biletelor;
 - (b) respectarea capacităților tehnice minime în conformitate cu articolele 4, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15 și 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 și cu anexa la acesta;
 - (c) demonstrarea stabilității financiare și a solvabilității, inclusiv a conformității cu reglementările contabile aplicabile, precum și demonstrarea unor resurse financiare suficiente pentru îndeplinirea obligațiilor care decurg din acordul comercial;
 - (d) furnizarea de planuri de continuitate a activității;
 - (e) punerea în aplicare și menținerea unor măsuri de securitate cibernetică pentru a proteja împotriva accesului neautorizat, a încălcării securității datelor și a altor amenințări cibernetice;
 - (f) impunerea unor garanții că nu vor fi afișate conținuturi publicitare dăunătoare sau indecente alături de produsele lor feroviare;
 - (g) promptitudinea schimbului de date și a plăților.
- Costurile unice rezonabile suportate pentru conectarea la sistemele operaționale respective ale furnizorului de servicii feroviare sunt suportate de serviciul online de emiteră a biletelor solicitant.
3. Un furnizor indispensabil de servicii online de emiteră a biletelor de tren care încheie un acord comercial în temeiul articolului 5 trebuie:
- (a) să nu impună condiții inechitabile sau nejustificate acordului comercial sau să solicite acceptarea oricăror condiții suplimentare care nu sunt necesare pentru afișarea, redirecționarea, revânzarea sau distribuția produselor feroviare;
 - (b) să se asigure că toate datele, inclusiv conținutul, furnizate în contextul punerii în aplicare a acordului comercial sunt exacte, complete și actualizate;
 - (c) să se asigure, în cazul în care se convine aplicarea remunerației, că aceasta este echitabilă, rezonabilă și nediscriminatorie;
 - (d) să convină asupra unor cerințe echitabile, rezonabile și nediscriminatorii privind raporturile dintre numărul de consultări și numărul de rezervări;
 - (e) după caz, să asigure protecția și manipularea adecvată a următoarelor:
 - (i) datelor personale, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679;
 - (ii) datelor comerciale sensibile;
 - (f) să nu adopte niciun comportament care subminează respectarea efectivă a obligațiilor prevăzute la literele (a)-(e), indiferent dacă comportamentul

respectiv este de natură contractuală, comercială sau tehnică sau de orice altă natură.

4. Furnizorii indispensabili de servicii online de emitere a biletelor de tren pot solicita furnizorilor de servicii online de emitere a biletelor care încheie acorduri comerciale în temeiul articolului 5 să accepte condiții rezonabile, inclusiv următoarele:
 - (a) respectarea capacităților tehnice minime în conformitate cu articolele 7, 10, 11 și 14 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 și cu anexa la acesta;
 - (b) punerea în aplicare și menținerea unor măsuri de securitate cibernetică pentru a proteja împotriva accesului neautorizat, a încălcării securității datelor și a altor amenințări cibernetice;
 - (c) după caz, să asigure protecția și manipularea adecvată a următoarelor:
 - (i) datelor personale, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679;
 - (ii) datelor comerciale sensibile;
 - (d) promptitudinea schimbului de date și a plăților.
5. Comisia poate stabili, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate pentru interpretarea armonizată a condițiilor echitabile și nediscriminatorii din acordurile comerciale dintre furnizorii de servicii feroviare și furnizorii de servicii online de emitere a biletelor încheiate în temeiul articolelor 4 și 5. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 13 alineatul (2).

Articolul 7

Întreprinderi feroviare cu prezență semnificativă pe piață

1. O întreprindere feroviară este desemnată ca având o prezență semnificativă pe piața feroviară într-un anumit stat membru atunci când furnizează 50 % sau mai mult din serviciile de transport feroviar de călători în statul membru respectiv, exprimate în călători-kilometri.
2. Prezența pe piață menționată la alineatul (1) de la prezentul articol se stabilește pe baza datelor furnizate Comisiei de statele membre în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei⁴³.
3. Comisia adoptă o decizie prin care desemnează o întreprindere feroviară ca având o prezență semnificativă pe piața feroviară în temeiul alineatului (1) din prezentul articol, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, în termen de șase luni de la primirea datelor menționate la alineatul (2) din prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 13 alineatul (2). Comisia publică și actualizează, fără întârzieri nejustificate, pe un site web dedicat, o listă a întreprinderilor feroviare cu o prezență semnificativă pe piața feroviară.
4. În cazul în care circumstanțele care au condus la desemnarea unei întreprinderi feroviare s-au schimbat, astfel încât întreprinderea feroviară a avut o cotă de piață

⁴³ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1100/oj).

pentru transportul feroviar de călători mai mică de 50 % în statul membru la care se referă desemnarea, pe o perioadă neîntreruptă de un an, întreprinderea feroviară poate solicita Comisiei să înceteze desemnarea sa ca întreprindere feroviară cu o prezență semnificativă pe piață în statul membru respectiv și să o elimine de pe lista menționată la alineatul (3) din prezentul articol. Comisia evaluează cererea respectivă pe baza celor mai recente date disponibile menționate la alineatul (2) de la prezentul articol și, în cazul în care cererea a fost evaluată ca fiind întemeiată, adoptă un act de punere în aplicare prin care pune capăt desemnării întreprinderii feroviare respective ca având o prezență semnificativă pe piață și o elimină de pe listă. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 13 alineatul (2).

Articolul 8

Orizontul rezervării

Furnizorii de servicii feroviare pun la dispoziție spre vânzare bilete pentru un serviciu feroviar cu cel puțin cinci luni înainte de exploatarea serviciului feroviar respectiv, cu condiția ca acestea să fi fost incluse în graficul de circulație, astfel cum este definit la articolul 5 punctul 14 din [Regulamentul privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară]. Această cerință nu limitează capacitatea furnizorului de servicii feroviare de a-și modifica tarifele sau de a adăuga noi servicii la graficul de circulație în timp. Biletele pentru servicii suplimentare sunt puse la dispoziție fără întârziere după includerea în graficul de circulație.

Articolul 9

Organismele naționale de aplicare a legii

1. Statele membre desemnează organismul de reglementare menționat la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE ca organism național de aplicare a legii în temeiul prezentului regulament.
Statele membre cărora nu li se aplică articolul 55 din Directiva 2012/34/UE desemnează ca organism național de aplicare a legii organismul de aplicare a legii pe care l-au desemnat pentru Regulamentul [RRM].
2. Organismul național de aplicare a legii din statul membru în care este stabilit un furnizor de servicii feroviare are competența de a asigura respectarea prezentului regulament de către respectivul furnizor de servicii feroviare.
3. Organismul național de aplicare a legii din statul membru în care este stabilit un furnizor de servicii online de emiteră a biletelor are competența de a asigura respectarea prezentului regulament de către respectivul furnizor de servicii online de emiteră a biletelor.
4. Atunci când un furnizor de servicii online de emiteră a biletelor de tren nu este stabilit în Uniune, organismele naționale de aplicare a legii din toate statele membre au competența de a asigura respectarea prezentului regulament de către respectivul furnizor de servicii online de emiteră a biletelor de tren.

Articolul 10

Sarcinile și competențele organismelor naționale de aplicare a legii

1. Statele membre se asigură că sarcinile și responsabilitățile organismului național de aplicare a legii sunt clar definite și acoperă cel puțin următoarele:
 - (a) monitorizarea respectării prezentului regulament și luarea de măsuri pentru a asigura punerea sa corectă în aplicare;
 - (b) tratarea plângerilor privind presupuse încălcări ale prezentului regulament;
 - (c) luarea de măsuri din proprie inițiativă pentru a asigura conformarea la prezentul regulament;
 - (d) impunerea de sancțiuni prevăzute în conformitate cu articolul 12, atunci când organismul național de aplicare a legii stabilește că dispozițiile prezentului regulament au fost încălcate;
 - (e) cooperarea cu organismele naționale de aplicare a legii din alte state membre și cu Comisia pentru a asigura, în mod coerent, respectarea dispozițiilor prezentului regulament.
2. În sensul alineatului (1), furnizorii de servicii feroviare, furnizorii de servicii online de emitere a biletelor și orice altă entitate, după caz, trebuie să pună la dispoziția organismului național competent de aplicare a legii documentele și informațiile relevante, la cererea acestuia, fără întârzieri nejustificate și, cel târziu, în termen de o lună de la primirea cererii. În cazurile complexe, organismul național de aplicare a legii poate prelungi, la cerere, acest termen până la cel mult trei luni de la data primirii cererii.
3. O decizie a organismului național de aplicare a legii este obligatorie pentru toate părțile menționate în decizia respectivă. Ea nu este supusă controlului unei alte instanțe administrative. Organismul național de aplicare a legii este abilitat să aplice penalitățile corespunzătoare pentru a asigura respectarea deciziilor sale.
4. Statele membre se asigură că deciziile luate de organismul național de aplicare a legii sunt supuse controlului jurisdicțional. Acțiunea împotriva deciziei organismului național de aplicare a legii poate avea efect suspensiv asupra deciziei respective numai atunci când efectul imediat al deciziei poate cauza un prejudiciu ireversibil sau vădit excesiv părții care a introdus acțiunea.
5. Statele membre se asigură că deciziile luate de organismele naționale de aplicare a legii sunt publicate.
6. Organismele naționale de aplicare a legii trebuie să coopereze cu organismele naționale de aplicare a legii din alte state membre și cu Comisia pentru a asigura o aplicare coerentă a prezentului regulament, asistența reciprocă în ceea ce privește sarcinile de monitorizare a pieței, asigurarea aplicării, procesul de desemnare și tratarea plângerilor, inclusiv prin schimbul de informații relevante, respectând totodată în mod corespunzător confidențialitatea datelor sensibile din punct de vedere comercial. Organismele naționale de aplicare a legii trebuie să coopereze în cadrul rețelei de organisme de reglementare menționate la articolul 57 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, prin consultări și investigații comune, prin adoptarea de avize sau recomandări sau prin alte activități relevante. În cazul în care un organism național de aplicare a legii este desemnat în temeiul articolului 9 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament, organismul respectiv este invitat să se alăture rețelei în sensul prezentului regulament.
7. Până la [30 iunie 2030] și, ulterior, o dată la doi ani, organismele naționale de aplicare a legii publică rapoarte care conțin statistici privind activitatea lor în temeiul

prezentului regulament, inclusiv privind sancțiunile aplicate. Rapoartele respective se pun la dispoziția publicului pe site-urile web ale acestora.

Articolul 11

Plângeri

1. Furnizorii de servicii online de emitere a biletelor au dreptul de a depune o plângere privind încălcarea prezentului regulament la organismul național de aplicare a legii din statul membru în care sunt stabiliți.
2. Furnizorii de servicii feroviare au dreptul de a depune plângeri privind încălcarea prezentului regulament la organismul național de aplicare a legii din statul membru în care sunt stabiliți.
3. Un furnizor de servicii online de emitere a biletelor care nu este stabilit în Uniune are dreptul de a depune o plângere privind o presupusă încălcare a prezentului regulament la organismul național competent de aplicare a legii din statul membru în care este stabilită partea care se presupune că a săvârșit încălcarea sau pe teritoriul căruia au fost furnizate serviciile feroviare în cauză sau o parte din aceste servicii.
4. Organismul național de aplicare a legii care primește o plângere în temeiul alineatelor (1), (2) și (3) de la prezentul articol evaluează plângerea. După caz, acesta o transmite fără întârziere organismului național competent de aplicare a legii, în conformitate cu articolul 9.
5. Organismul național competent de aplicare a legii tratează plângerile într-un termen rezonabil. În cazul în care plângerea se referă la neîncheierea unui acord comercial menționat la articolul 4 alineatul (1) și la articolul 5 alineatul (2) în termen de opt luni, organismul național de aplicare a legii emite o decizie în termen de șase luni de la primirea plângerii, stabilind termenii acordului care trebuie să fie încheiat.
6. Organismul național de aplicare a legii refuză să trateze o plângere în cazul în care a fost deja depusă o altă plângere pe aceeași temă între aceleași părți la un alt organism național de aplicare a legii sau a fost introdusă o cale de atac eficientă în fața unei instanțe naționale a unui stat membru.
7. Organismele naționale de aplicare a legii din statul membru în care este stabilit furnizorul de servicii online de emitere a biletelor și organismele naționale de aplicare a legii din statul membru în care are loc serviciul feroviar în cauză sau o parte a acestuia cooperează în conformitate cu articolul 10 alineatul (6) din prezentul regulament.
8. Organismele naționale de aplicare a legii furnizează informații cu privire la existența unei plângeri organismelor naționale de aplicare a legii din statele membre:
 - (a) în care este stabilit furnizorul de servicii online de emitere a biletelor care face obiectul plângerii;
 - (b) în care este stabilită întreprinderea feroviară care face obiectul plângerii;
 - (c) pe teritoriul căruia au fost prestate serviciile de transport.

Organismul național de aplicare a legii care tratează o plângere poate solicita, de asemenea, informații relevante de la organismele naționale de aplicare a legii menționate la primul paragraf și să țină cont de informațiile respective înainte de a lua o decizie.

Articolul 12

Sancțiuni

1. Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare și respectarea acestora. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficace, proporționate, disuasive și nediscriminatorii.
2. Statele membre informează Comisia cu privire la respectivele norme și măsuri până la [data aplicării regulamentului] și informează Comisia fără întârziere cu privire la orice modificare adusă acestora.

Articolul 13

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de Comitetul pentru spațiul feroviar unic european (*Single European Rail Area Committee*, SERAC) instituit prin articolul 62 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 14

Raportul

Până la [Oficiul pentru Publicații este rugat să introducă data: cinci ani de la data aplicării prezentului regulament], Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentului regulament și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la principalele sale constatări.

Articolul 15

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la [12 luni de la intrarea în vigoare].

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ ȘI DIGITALĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind emiterea biletelor de tren

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

Transporturi, servicii digitale

1.3. Obiectiv(e)

1.3.1. Obiectiv(e) general(e)

Promovarea unui sistem unic de emitere a biletelor pentru călătoriile multioperator.

1.3.2. Obiectiv(e) specific(e)

Îmbunătățirea caracterului complet al ofertei feroviare pentru furnizorii de servicii online de emitere a biletelor.

1.3.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

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

Se preconizează că propunerea va spori atractivitatea transportului feroviar, făcând mai multe dintre ofertele existente ușor accesibile prin intermediul furnizorilor de servicii online de emitere a biletelor și promovând combinarea acestor produse, inclusiv pentru călătoriile multioperator, în bilete unice. Se preconizează că acest lucru va încuraja transferul modal și, prin urmare, va contribui la obiectivele Pactului verde.

1.3.4. Indicatori de performanță

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

Principalele etape luate în considerare pentru monitorizarea progreselor și a realizărilor obiectivului sunt (i) creșterea ofertei online de bilete de tren, inclusiv de bilete unice pentru călătoriile multioperator, (ii) încheierea unor negocieri echitabile și nediscriminatorii privind acordurile comerciale între organizatorii de servicii de transport feroviar de călători și furnizorii de servicii online de emitere a biletelor. Progresele înregistrate în vederea atingerii acestui obiectiv vor fi monitorizate cu ajutorul a doi indicatori-cheie: numărul de furnizori de servicii de transport feroviar de călători prezenți (i) furnizorii indispensabili de servicii online de emitere a biletelor de tren; și (ii) principalii furnizori de servicii online de emitere a biletelor.

1.4. Obiectul propunerii/inițiativei

☒ o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁴⁴

☐ prelungirea unei acțiuni existente

⁴⁴

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

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

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

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

Iată câteva dintre principalele cerințe:

- (a) Punerea în aplicare de către sectorul feroviar a cerințelor privind schimbul de date stabilite în specificația tehnică de interoperabilitate aplicații telematice, care a fost adoptată la începutul anului 2026.
- (b) Asigurarea adecvată de către organismele naționale de reglementare în domeniul feroviar a respectării prezentului regulament. Regulamentul urmează să se aplice după douăsprezece luni de la intrarea în vigoare, ceea ce ar însemna aproximativ a doua jumătate a anului 2028.
- (c) Înainte de intrarea în vigoare, DG MOVE intenționează să organizeze reuniuni de informare cu părțile interesate pentru a asigura o punere în aplicare fără probleme.

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

Acțiunea la nivelul UE este justificată deoarece obiectivele acțiunii propuse nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre acționând pe cont propriu. Deși măsurile juridice care vizează organizatorii de servicii de transport feroviar de călători și serviciile online de emitere a biletelor pot fi elaborate la nivel regional sau național, continuitatea sistemului de transport al UE necesită o abordare la nivelul UE, în special în sectorul feroviar. O ofertă fragmentată de emitere a biletelor creează bariere în calea fluidității călătoriilor internaționale, limitează eficacitatea soluțiilor de transport multimodal și limitează eficacitatea finanțării publice a infrastructurii feroviare și a serviciilor OSP. Intervenția la nivelul UE poate contribui la depășirea acestor obstacole prin armonizarea practicilor de schimb de date, prin mandatarea și simplificarea negocierilor contractuale și prin promovarea concurenței.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

Se pot trage învățăminte din sectorul aviației, mai exact din Codul de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare (SIR): Regulamentul (CE) nr. 2299/89 al Consiliului⁴⁵ a fost adoptat pentru a asigura tratamentul egal al tuturor companiilor aeriene ale căror zboruri erau incluse într-un SIR, în vederea promovării concurenței între companiile aeriene în sectorul distribuției indirecte de bilete de avion. Regulamentul a introdus obligația ca rezultatele să fie afișate pe un ecran imparțial care nu favorizează transportatorii asociați ai SIR (sau orice alți transportatori) și cerința de a se asigura faptul că transportatorii asociați nu favorizează propriul SIR în

⁴⁵

Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului din 24 iulie 1989 de stabilire a unui cod de conduită pentru sistemele informatizate de rezervare, JO L 220, 29.7.1989, p. 1.

detrimentul celorlalte, precum și faptul că agențiile de voiaj și, în cele din urmă, consumatorii au acces la oferte în mod nepărtinitor. Codul de conduită pentru SIR a fost evaluat în 2020. Evaluarea a concluzionat că obiectivele (i) de asigurare a unor condiții de concurență echitabile și (ii) de creștere a transparenței rămân relevante. Evaluarea a arătat că acest cod nu a asigurat pe deplin condiții de concurență echitabile pentru toți transportatorii participanți în ceea ce privește accesul la serviciile SIR și utilizarea acestora, deoarece nu a condus la o mai bună echilibrare a puterii de negociere a transportatorilor aerieni de diferite dimensiuni în raport cu SIR. Cu toate acestea, din evaluare a reieșit că cerințele în materie de transparență, sub forma afișajului neutru, rămân importante, deoarece agențiile de turism, atât offline, cât și online, și companiile specializate în organizarea călătoriilor se bazează în continuare în mare măsură pe datele SIR, în special pentru călătoriile în interes de serviciu. În cele din urmă, evaluarea a concluzionat că, deși promovarea transportului feroviar și multimodal își menține importanța, ea ar trebui urmărită mai degrabă prin inițiative mai ample decât prin norme specifice SIR.

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

Propunerea este coerentă cu alte instrumente ale UE și cu politicile relevante ale UE, în special:

Politici digitale în domeniul transporturilor: În temeiul Regulamentului delegat privind serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale (MMTIS), statele membre au obligația să instituie puncte naționale de acces care să constituie un punct unic de acces al utilizatorilor la datele statice, istorice, observate și dinamice privind călătoriile și traficul aferente diferitelor moduri de transport, în scopul furnizării de servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale. Cu toate acestea, schimbul de informații între furnizorii de servicii online de emiteră a biletelor care pot efectua rezervări sau emite bilete necesită date suplimentare (de exemplu, tarife în timp real).

Politici orizontale în materie de date: Pentru a completa principiile generale ale Regulamentului privind piețele digitale, în propunerea de Regulament privind emiterea biletelor de tren sunt incluse măsuri sectoriale menite să îmbunătățească transparența informării consumatorilor și condițiile de concurență echitabile pentru emiterea biletelor de tren în rândul părților interesate. Propunerea de Regulament privind emiterea biletelor de tren este complementară dispozițiilor Regulamentului privind serviciile digitale (DSA), deoarece sprijină, de asemenea, un mediu online sigur, previzibil și de încredere. Sinergiile cu Regulamentul privind datele (DA) se materializează prin norme armonizate privind schimbul de date, inclusiv norme privind schimbul de date între întreprinderi și administrațiile publice (B2G) și norme privind clauzele contractuale abuzive.

Politici privind practicile comerciale: Directiva revizuită privind practicile comerciale neloiale interzice publicitatea nedivulgată și promovarea plătită pentru o ierarhizare mai bună a produselor în rezultatele căutărilor pe platformele de distribuție online. Aceste norme completează propunerea de Regulament privind emiterea biletelor de tren, care oferă furnizorilor de servicii feroviare dreptul de a fi prezenți la cei mai importanți furnizori de servicii online de emiteră a biletelor de tren.

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

Costurile de ajustare recurente pentru Comisia Europeană sunt legate de cerința ca Comisia Europeană să desemneze furnizori indispensabili de servicii online de emitere a biletelor de tren cu o prezență semnificativă pe piață și să se coordoneze cu organismele naționale de reglementare și să monitorizeze piețele naționale respective. Se presupune că acest lucru va necesita 2 ENI pe an începând din 2028.

1.6. Durata propunerii/inițiativei și a impactului său financiar

☐ **durată limitată**

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

☒ **durată nelimitată**

Punere în aplicare cu o perioadă de pregătire din 2028 până în 2030,
urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

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

☒ Gestione directă asigurată de Comisie

- ☒ prin intermediul serviciilor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii
- ☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ Gestione partajată cu statele membre

☐ Gestione indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
- ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- ☐ Băncii Europene de Investiții și Fondului European de Investiții;
- ☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;
- ☐ organismelor de drept public
- ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul politicii externe și de securitate comună, în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, și care sunt identificate în actul de bază relevant;
- ☐ organismelor stabilite într-un stat membru, reglementate de dreptul privat al unui stat membru sau de dreptul Uniunii și eligibile pentru a li se încredința, în conformitate cu normele sectoriale, execuția unor fonduri sau a unor garanții bugetare ale Uniunii, în măsura în care aceste organisme sunt controlate de organisme de drept public sau de organisme de drept privat cu misiune de serviciu public și beneficiază de garanții financiare adecvate care sunt furnizate sub formă de răspundere solidară din partea organismelor de control sau de garanții financiare echivalente și care pot fi limitate, pentru fiecare acțiune, la cuantumul maxim al sprijinului din partea Uniunii.

Observații

--

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

Măsura propusă se axează pe măsuri de politică și pe monitorizare și nu prevede nicio gestionare a veniturilor sau a cheltuielilor, ci doar recrutarea de resurse umane suplimentare (2 ENI).

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea metodei (metodelor) de execuție bugetară, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Cheltuielile corespunzătoare acestor măsuri vor fi gestionate în conformitate cu procesele corporative.

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

Comisia efectuează controale amănunțite privind gestionarea contractelor de muncă, iar DG MOVE respectă standarde etice stricte. Propunerea legislativă nu implică nicio colectare a veniturilor și nu necesită niciun mecanism de control suplimentar.

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

Se preconizează că riscul general de eroare va fi foarte scăzut și este deja acoperit de mediul de control existent. Nu se preconizează că vor fi necesare controale automatizate.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

Propunerea legislativă nu implică nicio colectare a veniturilor de către DG MOVE. În ceea ce privește cheltuielile, acestea sunt prevăzute pentru angajarea de resurse umane suplimentare. Riscul de fraudă și nereguli este considerat foarte scăzut și va fi acoperit de controalele existente. DG MOVE și-a revizuit strategia antifraudă în conformitate cu orientările OLAF în 2020 și planifică o actualizare ulterioară în 2026. Strategia locală include acțiuni relevante pentru a asigura creșterea gradului de conștientizare cu privire la prevenirea fraudei, acțiuni specifice de evaluare a riscurilor și asigură o cooperare eficientă și eficientă cu organele care desfășoară investigația. Cadrul instituțional asigură dreptul de acces la informații, sedii și personal al auditorilor externi (Curtea de Conturi Europeană) și interni (IAS).

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

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

Linii bugetare existente

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

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif. ⁴⁶	din partea țărilor AELS ⁴⁷	din partea țărilor candidate și potențial candidate ⁴⁸	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
4	<i>Linia bugetară va fi disponibilă de îndată ce vom avea noua structură bugetară a CFM</i>	Nedif.	NU	NU	NU	NU

⁴⁶ Dif. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

⁴⁷ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁴⁸ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

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

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	4	„Cheltuieli administrative” ⁴⁹						
DG: MOVE	Anul 2028	A	A	A	A	A	A	TOTAL
		nu	nu	nu	nu	nu	nu	CFM
		2028	2028	2028	2028	2028	2028	2028
		000	000	000	000	000	000	2028
		239	330	331	332	333	334	028
								-20

⁴⁹ Pentru determinarea creditelor necesare, ar trebui utilizate cifrele anuale privind costurile medii disponibile pe pagina web BUDGpedia.

									3 4
Resurse umane		0, 38 8	0 , 3 8	0 , 3 8	0 , 3 8	0 , 3 8	0 , 3 8	0 , 3 8	2 , 7 1 6
Alte cheltuieli administrative		0, 01 0	0 , 0 1	0 , 0 1	0 , 0 1	0 , 0 1	0 , 0 1	0 , 0 1	0 , 7 0
TOTAL PENTRU DG MOVE	Credite	0, 39 8	0 , 3 9	0 , 3 9	0 , 3 9	0 , 3 9	0 , 3 9	0 , 3 9	2 , 7 8 6

TOTAL credite în cadrul RUBRICII 4 din cadrul financiar multianual		(T o t a l a n g a	0, 39 8	0 , 3 9 8	0 , 3 9 8	0 , 3 9 8	0 , 3 9 8	0 , 3 9 8	2 , 7 8 6
--	--	--	---------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

								j a m e n t e = T o t a l p l ă ț i)										
--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030	Anul 2031	Anul 2032	Anul 2033	Anul 2034	TOTAL CFM 2028- 2034
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-4	Angajamente	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
din cadrul financiar multianual	Plăți	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

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

3.2.3.1. Credite din bugetul votat

CREDITE VOTATE	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	Anul	TOTAL 2028- 2034
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
RUBRICA 4								
Resurse umane	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Alte cheltuieli administrative	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,070
Subtotal de la RUBRICA 4	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786
În afara RUBRICII 4								
Resurse umane	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal în afara RUBRICII 4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	2,786

Impactul estimat asupra cheltuielilor și a personalului pentru 2028 și ulterior este adăugat doar cu titlu orientativ și nu aduce atingere următorului cadru financiar multianual. Sursa de finanțare și domeniul de aplicare al angajamentului financiar al Uniunii pentru perioada de după 2027 depind în continuare de rezultatul negocierilor interinstituționale privind CFM 2028-2034 și, ulterior, vor fi stabilite prin procedura bugetară anuală. Toate creditele și alocările de personal începând cu 2028 sunt orientative.

3.2.4. Necesarul de resurse umane estimat

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

3.2.4.1. Finanțare din bugetul votat

Estimări în echivalent normă întreagă (ENI)

CREDITE VOTATE	Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030	Anul 2031	Anul 2032	Anul 2033	Anul 2034
• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)							
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	2	2	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (delegațiile UE)	0	0	0	0	0	0	0
(cercetare indirectă)	0	0	0	0	0	0	0
(cercetare directă)	0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)	0	0	0	0	0	0	0

CREDITE VOTATE	Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030	Anul 2031	Anul 2032	Anul 2033	Anul 2034
• Personal extern (în ENI)							
20 02 01 (AC, END din „pachetul global”)	0	0	0	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END și JPD în delegațiile UE)	0	0	0	0	0	0	0
Linia de sprijin administrativ [XX.01.AA.AA]	• la sediu	0	0	0	0	0	0
	• în delegațiile UE	0	0	0	0	0	0
(AC, END – cercetare indirectă)	0	0	0	0	0	0	0
(AC, END – cercetare directă)	0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – rubrica 4	0	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza) – în afara rubricii 4	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	2	2	2	2	2	2

Personalul necesar pentru punerea în aplicare a propunerii (în ENI):

	Personal ce urmează să fie acoperit de personalul actual disponibil în cadrul serviciilor Comisiei	În mod excepțional, personal suplimentar*		
		Personal ce urmează să fie finanțat în cadrul rubricii 7 sau Cercetare	Personal ce urmează să fie finanțat de la linia BA	Personal ce urmează să fie finanțat din taxe
Posturi din schema de personal	2		N/A	0
Personal extern (AC, END, INT)		0	0	0

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate de:

Funcționari și personal temporar	Activități suplimentare privind punerea în aplicare a regulamentului
----------------------------------	--

	vor necesita o redistribuire internă a 2 posturi din schema de personal după adoptarea regulamentului. Activitățile suplimentare se referă la: desemnarea unui furnizor indispensabil de servicii online de emitere a biletelor de tren la nivelul statelor membre: Regulamentul introduce cerința ca CE să desemneze un furnizor indispensabil de servicii online de emitere a biletelor de tren – acest lucru va impune CE să trateze notificările primite de la statele membre, să monitorizeze evoluțiile și piața pentru a se asigura că toți furnizorii de servicii relevanți notifică. De asemenea, CE ar putea fi nevoită să trateze plângeri/investigații suplimentare legate de procesul de desemnare. În timp, CE va trebui să monitorizeze evoluțiile și să gestioneze lista entităților desemnate (cu posibile adăugiri sau eliminări de pe listă). În plus, este necesară coordonarea cu organismele naționale de reglementare: EC trebuie să verifice notificările din partea statelor membre, să se coordoneze cu organismele naționale de aplicare a legii, să publice și să actualizeze liste dinamice pe site-ul web al CE. Procesul recurent de evaluare a notificărilor primite, de monitorizare a pieței UE și de coordonare cu organismele naționale de reglementare necesită o capacitate dedicată, foarte specializată, în special având în vedere cerințele feroviare specifice. Prin urmare, sunt prevăzute două ENI pentru a eficientiza coordonarea, a reduce întârzierile în desemnări și a menține un registru public exact și actualizat, asigurând transparența pieței și punerea în aplicare eficace în temeiul noului cadru de reglementare. Având în vedere cunoștințele foarte specializate necesare și combinația de competențe (participarea la concursuri specializate combinate cu competențe de redactare juridică), nevoile ar putea fi îndeplinite de 2 posturi AD.
Personal extern	

3.2.5. *Prezentare generală a impactului estimat asupra investițiilor legate de tehnologia digitală*

Obligatoriu: în tabelul de mai jos trebuie inclusă cea mai bună estimare a investițiilor legate de tehnologia digitală generate de propunere/inițiativă.

În mod excepțional, atunci când este necesar pentru punerea în aplicare a propunerii/inițiativei, creditele de la rubrica 7 ar trebui prezentate la linia desemnată.

Creditele de la rubricile 1-6 ar trebui reflectate drept „Cheltuieli de politică IT pentru programele operaționale”. Aceste cheltuieli se referă la bugetul operațional care trebuie utilizat pentru reutilizarea/cumpărarea/dezvoltarea platformelor/instrumentelor IT direct legate de punerea în aplicare a inițiativei și pentru investițiile asociate acestora (de exemplu licențe, studii, stocarea datelor etc.). Informațiile prezentate în acest tabel ar trebui să fie coerente cu detaliile prezentate la secțiunea 4 „Dimensiunile digitale”.

TOTAL credite pentru componenta digitală și IT	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	TOTAL CFM 2021-2027
RUBRICA 7					
Cheltuieli IT (corporative)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal de la RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
În afara RUBRICII 7					
Cheltuieli de politică IT pentru programele operaționale	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal în afara RUBRICII 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- ☒ poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM)
- ☐ necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM
- ☐ necesită revizuirea CFM

3.2.7. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

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

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea					
TOTAL credite cofinanțate					

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

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

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁵⁰			
		Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027
Articolul					

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

--

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

--

4. DIMENSIUNILE DIGITALE

4.1. Cerințe cu relevanță digitală

În cazul în care se consideră că inițiativa de politică nu are nicio cerință cu relevanță digitală, furnizați o explicație cu privire la motivul pentru care nu sunt utilizate mijloacele digitale.

Prezenta inițiativă nu conține nicio cerință cu relevanță digitală. Ea nu se referă la furnizarea unui serviciu public. Inițiativa impune obligații anumitor actori de pe piață în domeniul emiterii online de bilete de tren. Schimbul de date ce rezultă ca urmare a acestor obligații urmează să fie structurat în conformitate cu legislația existentă, în special cu specificația tehnică de interoperabilitate „aplicații telematice” (STI TEL), Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 al Comisiei, adoptat în februarie 2026.

În caz contrar, vă rugăm să enumerați cerințele cu relevanță digitală în tabelul de mai jos:

Trimiterea la cerință	Descrierea cerinței	Actorul sau actorii afectați sau vizați de cerință	Procese la nivel înalt	Categorii

⁵⁰ În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.

Trimiterea la cerință	Descrierea cerinței	Actorul sau actorii afectați sau vizați de cerință	Procese la nivel înalt	Categorii

4.2. Date

Prezenta inițiativă nu introduce o nouă obligație de raportare, deoarece face uz de obligațiile existente în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1100 al Comisiei. Orice schimb de date care ar fi necesar între părțile interesate se va baza pe un acord comercial și va intra sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2026/253 al Comisiei (STI „aplicații telematice”).

4.3. Soluții digitale

Prezente inițiativă nu introduce nicio soluție digitală.

4.4. Evaluarea interoperabilității

Inițiativa nu introduce servicii publice digitale.

4.5. Măsuri de sprijinire a implementării digitale

În secțiunea 4.1 nu au fost identificate cerințe cu relevanță digitală.