



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 2.7.2026
C(2026) 4701 final

Domnului Sorin-Mihai GRINDEANU
Președintele Camerei Deputaților
Palatul Parlamentului
Strada Izvor nr. 2-4, sectorul 5
RO – 050563 BUCUREȘTI

Stimate Domnule Președinte,

Comisia mulțumește Camerei Deputaților pentru opinia sa referitoare la Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Conectarea Europei prin transportul feroviar de mare viteză [COM(2025) 903 final].

Comunicarea urmărește să conecteze Europa prin servicii feroviare rapide, confortabile, sigure și fiabile, sprijinind obiectivul UE de a deveni neutră din punct de vedere climatic până în 2050 și consolidând în același timp reziliența și competitivitatea sa. Comunicarea prezintă un plan de acțiune pentru atingerea acestor obiective complementare. Planul de acțiune va asigura călătorii mai rapide, simplificarea modalităților de rezervare și prețuri mai accesibile. Pe lângă acestea, va reduce congestionarea traficului și va elibera capacități pe liniile feroviare convenționale, stimulând economiile regionale și turismul. În plus, comunicarea solicită un rol mai important al UE în planificarea, finanțarea și coordonarea unei astfel de rețele feroviare transfrontaliere.

Ca atare, Comisia ar dori să sublinieze că planul se bazează pe finalizarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și, prin urmare, acoperă multe regiuni de-a lungul coridoarelor europene de transport. Acesta se aliniază la un obiectiv-cheie al Regulamentului (UE) 2024/1679¹ (Regulamentul TEN-T), care este de a asigura accesibilitatea și conectivitatea în întreaga UE, abordând dezvoltarea inegală și lacunele în materie de infrastructură în ceea ce privește transportul feroviar de mare viteză în diferite părți ale Europei, inclusiv decalajul dintre est și vest. Având în vedere proiectarea TEN-T și obiectivele sale, se preconizează că regiunile situate de-a lungul coridoarelor europene de transport vor beneficia de investiții în transportul feroviar de mare viteză.

¹ [Regulament - UE - 2024/1679 - RO - EUR-Lex](#)

În ceea ce privește observațiile Camerei Deputaților privind reducerea întârzierilor și abordarea coordonării transfrontaliere limitate, planul propune măsuri concrete de accelerare a dezvoltării principalelor proiecte naționale și transfrontaliere de infrastructură feroviară de mare viteză. În urma intrării în vigoare a Regulamentului TEN-T, coordonatorii europeni vor propune măsuri și recomandări în planurile lor de lucru privind coridoarele europene de transport în al treilea trimestru al anului 2026 vizând eliminarea promptă și coordonată a blocajelor transfrontaliere și finalizarea legăturilor naționale lipsă din rețeaua TEN-T. Pe baza planurilor de lucru, în 2027, vor fi adoptate pentru prima dată decizii de punere în aplicare pentru fiecare coridor european de transport. Aceste decizii vor constitui acte juridice obligatorii care vor asigura stabilirea consecventă a priorităților pentru planificarea infrastructurii și a investițiilor, astfel încât rețeaua feroviară europeană de mare viteză să fie dezvoltată în etape până în 2030 și 2035 și finalizată până în 2040, acoperind vitezele, durata călătoriilor și finanțările disponibile specifice.

În plus, pentru a îmbunătăți practicile privind procedurile transfrontaliere de autorizare și achiziții publice pentru proiectele de infrastructură din rețeaua TEN-T, planul angajează Comisia să revizuiască, în 2026 și 2027, punerea în aplicare a Directivei (UE) 2021/1187 („Directiva privind măsurile de raționalizare”), cu scopul de a identifica atât lacunele în materie de punere în aplicare a normelor UE privind autorizarea proiectelor și achizițiile transfrontaliere, cât și bunele practici din statele membre. Revizuirea din 2026 este planificată să înceapă în septembrie 2026 și să fie finalizată până la sfârșitul anului 2027.

În ceea ce privește facilitarea implementării rapide a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS), coordonatorul european pentru ERTMS a publicat, la 23 februarie 2026, cel de al treilea plan de lucru² privind stadiul implementării ERTMS în toate statele membre ale UE. Planul de lucru subliniază că implementarea este inegală și mai lentă decât ar trebui, dar în același timp prezintă acțiuni-cheie pentru accelerarea implementării și îndeplinirea obiectivelor stabilite în Regulamentul TEN-T din 2024. Printre acestea se numără o guvernanță și o coordonare mai solide pentru a asigura o implementare mai coerentă și în timp util a ERTMS în toate statele membre, în special de-a lungul tronsoanelor transfrontaliere; o finanțare suficientă și stabilă pentru a oferi părților interesate certitudinea de a lua decizii de investiții pe termen lung; o abordare pe termen lung a implementării; trecerea de la implementarea fiecărui proiect în parte la planuri de acțiune coordonate la nivel de rețea și abordarea implementării ERTMS ca modernizare strategică a sistemului, integrând aspecte tehnice, operaționale și organizaționale.

În ceea ce privește declarația Camerei Deputaților privind necesitatea de a crește substanțial investițiile europene în infrastructura feroviară, planul anunță noi acțiuni ambițioase care vizează în special optimizarea utilizării diferitelor surse potențiale de finanțare, inclusiv a bugetului UE. Acesta anunță o strategie de finanțare a UE pentru a

² Planul poate fi consultat aici: <https://op.europa.eu/ro/publication-detail/-/publication/b29c1435-0d3f-11f1-8870-01aa75ed71a1>

promova cele mai bune practici și pentru a evidenția optimizarea finanțării publice la nivelul UE și la nivel național, precum și a investițiilor private. Va avea loc un dialog strategic cu privire la modalitățile de accelerare a acestor investiții. În 2026, va fi finalizat un „Pact privind transportul feroviar de mare viteză” care reprezintă un angajament multilateral de mobilizare a investițiilor necesare pentru proiectele feroviare prioritare de mare viteză.

În ceea ce privește bugetul UE în următorul cadru financiar multianual (CFM), astfel cum a afirmat Camera Deputaților, instrumente precum Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) vor fi esențiale. Acest lucru a fost recunoscut în propunerea Comisiei pentru următorul buget, care prevede o consolidare semnificativă a Mecanismului pentru interconectarea Europei, inclusiv 33,9 miliarde EUR pentru transporturi și 17,6 miliarde EUR pentru mobilitatea militară pentru perioada 2028-2034. Cu toate acestea, nu vor fi suficiente doar resursele disponibile în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei. Într-adevăr, MIE este doar unul dintre diferitele fonduri ale UE care vor fi disponibile pentru a sprijini finalizarea rețelei feroviare de mare viteză. În cadrul următoarei propuneri privind CFM, parteneriatul național și regional și Fondul european pentru competitivitate oferă, de asemenea, noi oportunități de sprijinire a investițiilor în transportul feroviar de mare viteză.

Comisia recunoaște rolul strategic al României în conectarea Uniunii Europene cu regiunea Mării Negre și cu vecinătatea estică, o prioritate care a devenit și mai urgentă în contextul războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Consolidarea infrastructurii de transport în această regiune este esențială nu numai pentru reziliența economică, ci și pentru facilitarea coridoarelor de solidaritate care sprijină nevoile imediate ale Ucrainei și reconstrucția pe termen lung a acesteia. Comisia sprijină pe deplin continuarea modernizării infrastructurii de transport pentru a consolida conectivitatea eficientă și rezilientă în cadrul TEN-T, inclusiv în zona transfrontalieră dintre România, Republica Moldova și Ucraina. În contextul geopolitic actual, îmbunătățirea interoperabilității, a capacității transfrontaliere și a legăturilor multimodale în această regiune are o importanță strategică pentru Uniunea Europeană. Prin intermediul MIE, Comisia a finanțat nouăzeci și unu de proiecte cu o finanțare totală din partea UE în valoare de 2 miliarde EUR în Moldova, Ucraina și statele membre din prima linie. Aceste investiții au inclus construirea și/sau modernizarea a peste 362 km de linii de cale ferată și modernizarea a cinci porturi maritime și interioare. Unul dintre cele mai mari proiecte în curs este reabilitarea segmentului feroviar Brașov-Simeria, o componentă-cheie a coridorului european de transport Rin-Dunăre, care vizează creșterea vitezelor operaționale. Acest proiect a primit finanțare din partea UE în valoare de peste 415 milioane EUR.

Comisia salută accentul pus de Camera Deputaților pe importanța dezvoltării conexiunilor feroviare rapide între regiunea Mării Negre și Europa Centrală. În acest sens, axa Constanța – București – Brașov – Cluj-Napoca – Oradea – Budapesta – Viena reprezintă o legătură strategică importantă care contribuie la obiectivele de mobilitate durabilă, coeziune economică și mobilitate militară. Dezvoltarea sa în continuare ar trebui luată în considerare în contextul mai larg al viitoarelor priorități europene în

materie de conectivitate și al punerii în aplicare a cadrului de politică revizuit privind TEN-T. După cum s-a menționat anterior, având în vedere cerințele financiare substanțiale pentru crearea unei rețele feroviare de mare viteză în Europa, Comisia elaborează în prezent o strategie de finanțare pentru a îmbunătăți coordonarea dintre fondurile UE, bugetele naționale și investițiile private. Această strategie urmărește să mobilizeze diverse surse de finanțare pentru a susține proiecte de infrastructură la scară largă.

Astfel cum a evidențiat Camera Deputaților, propunerea Comisiei subliniază rolul esențial al porturilor ca puncte de acces între rețelele de transport maritim și interior. Consolidarea conectivității transportului feroviar de marfă între principalele porturi europene și rețeaua feroviară continentală rămâne esențială pentru realizarea unui sistem de transport multimodal eficient și competitiv. În acest sens, portul Constanța joacă un rol important ca nod strategic care leagă Marea Neagră de Europa Centrală și de piața europeană în sens larg. Comisia subliniază, de asemenea, rolul esențial al legăturilor pe căile navigabile interioare cu portul Constanța. Pentru a îmbunătăți navigabilitatea de-a lungul Dunării de Jos, Comisia finanțează cel mai mare proiect privind Dunărea care a existat vreodată, finanțat de UE și denumit „Fast Danube II”, cu peste 195 de milioane EUR. Această inițiativă urmărește să elimine peste douăsprezece blocaje, îmbunătățind în mod semnificativ eficiența transporturilor. Punerea în aplicare coordonată și la timp a acestui proiect va fi importantă pentru valorificarea întregului său potențial de conectivitate regională.

Comisia reiterează faptul că dezvoltarea coridoarelor multimodale transnaționale care traversează România, în special coridorul Rin-Dunăre și coridorul european de transport Marea Baltică-Marea Neagră-Marea Egee (BBA ETC), are în continuare o relevanță strategică majoră pentru politica europeană în domeniul transporturilor. Continuarea investițiilor și coordonarea punerii în aplicare între statele membre respective de-a lungul acestor coridoare sunt esențiale pentru a consolida coeziunea, reziliența, conectivitatea și creșterea durabilă în întreaga Uniune. În acest sens, Comisia salută eforturile în curs ale coordonatorilor europeni pentru ambele coridoare, care își finalizează planurile de lucru respective în strânsă colaborare cu România și cu celelalte țări incluse în coridoare. Planurile de lucru vor servi drept cadru pentru dezvoltarea în continuare a celor două coridoare, asigurând alinierea la obiectivele UE în domeniul transporturilor și facilitând dezvoltarea coerentă a infrastructurii transfrontaliere.

Comisia salută interesul Camerei Deputaților de a spori competitivitatea industriei europene de echipamente feroviare. De asemenea, Comisia este pe deplin de acord cu necesitatea de a armoniza în continuare materialul rulant și de a digitaliza infrastructura, astfel cum reiese din solicitarea sa din august 2024 adresată Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) de a emite o recomandare de modificare a specificațiilor tehnice de interoperabilitate existente. Solicitarea Comisiei a inclus peste optzeci de aspecte tehnice care ar trebui să facă obiectul unei armonizări suplimentare. Activitatea este în curs de desfășurare în cadrul grupurilor de lucru tehnice ale ERA, din care fac parte experți tehnici și autorități naționale de siguranță. Comisia promovează,

de asemenea, inovarea tehnologică în sectorul feroviar, în special prin activitățile întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei.

Comisia speră că acest răspuns clarifică aspectele semnalate de Camera Deputaților și așteaptă cu interes continuarea dialogului politic în viitor.

Cu deosebită considerație,

Maros Šefčovič
Membru al Comisiei

Apostolos Tzitzikostas
Membru al Comisiei

