



DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA PENTRU UNIUNEA EUROPEANĂ

FIȘĂ DE INFORMARE

Conectarea Europei prin transportul
feroviar de mare viteză

COM(2025)903



Autor:

Cristina Rădulescu

Data:

30 ianuarie 2026

Publicațiile direcției pot fi accesate prin
următorul link: www.cdep.ro



1. Data adoptării de către Comisie: 05.11.2025. **Responsabili:** Raffaele Fitto, Vicepreședinte executiv pentru coeziune și reforme și Apostolos Tzitzikostas, Comisar pentru transport sustenabil și turism ([DG Mobilitate și Transporturi](#))

2. Denumire document: *Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Conectarea Europei prin transportul feroviar de mare viteză*

3. Date de identificare: [COM\(2025\)903](#)

4. Tipul documentului: nelegislativ

5. Alte informații: Comunicarea este însoțită de documentele de lucru ale serviciilor Comisiei Europene: [SWD\(2025\)960](#) și [SWD\(2025\)961](#)

6. Stadiul actual:

Parlamentul European:

- etapă pregătitoare - comisia sesizată pentru raport: Comisia pentru transport și turism - [TRAN](#). Comisii responsabile pentru aviz: Comisia pentru bugete - [BUDG](#), Comisia pentru afaceri economice și monetare [ECON](#), Comisia pentru mediu, climă și siguranță alimentară [ENVI](#) și Comisia pentru industrie, cercetare și energie [ITRE](#) (conform [OEIL](#)).

Consiliu UE:

- [Reuniunea](#) formațiunii Transporturi din cadrul Consiliului Transport, Telecomunicații și energie în 08.06.2026.

Rezumat

Comunicarea adoptată de Comisia Europeană la 5 noiembrie 2025 privind transportul feroviar de mare viteză face parte dintr-un [pachet](#) mai amplu de politici menite să consolideze competitivitatea durabilă a Uniunii Europene, prin integrarea obiectivelor de decarbonizare, politică industrială și dezvoltare economică.

Documentul urmărește transformarea transportului feroviar într-o alternativă rapidă, sustenabilă și competitivă la transportul rutier și aerian, prin dezvoltarea unei rețele moderne de mare viteză la nivelul UE. Aceasta propune o foaie de parcurs cu măsuri concrete pentru îmbunătățirea conectivității, reducerea timpilor de călătorie și depășirea fragmentării infrastructurii, a lipsei de interoperabilitate și a barierelor transfrontaliere.

Implementarea acestor măsuri va permite, până în 2030-2035, realizarea unor conexiuni feroviare semnificativ mai rapide între principalele orașe europene. Pasagerii vor putea călători între Berlin și Copenhaga în 4 ore, în loc de 7 ore cât era necesar în prezent. Iar Sofia și Atena vor fi la o distanță de 6 ore cu trenul, reducând timpii de călătorie cu peste 50%.

Cuvinte-cheie: *infrastructura de transport, mijloc de transport, transport de mare viteză, rețeaua de transport, rețeaua feroviară, transport intra-UE, industria feroviară, rețeaua transeuropeană*

CUPRINS

I. CONTEXT	3
II. PREZENTAREA PROPUNERII	4
III. POZIȚII ȘI LUCRĂRI ALE INSTITUȚIILOR UE ȘI ALE PARLAMENTELOR NAȚIONALE	7
3.1. Consiliul UE	7
3.2. Parlamentul European	7
IV. INFORMAȚII ȘI EVOLUȚII REFERITOARE LA SITUAȚIA DIN ROMÂNIA ...	8
4.1. Legislație	8
4.2. Evoluții la nivel național	9
4.3. Hotărâri adoptate în cadrul controlului parlamentar în afaceri europene	10
Alte surse utile	10

I. CONTEXT

Dezvoltarea căilor ferate de mare viteză în Europa a fost impulsionată de criza petrolului din 1974 care a evidențiat vulnerabilitatea mobilității interne a continentului în contextul unei dependențe accentuate de resursele energetice. În acest context, mai multe state europene au optat pentru dezvoltarea unui sistem de transport alternativ, caracterizat prin siguranță, viteză ridicată, confort sporit și un impact redus asupra mediului, materializat prin introducerea liniilor feroviare de mare viteză.

Uniunea Europeană dispune de o rețea semnificativă de linii feroviare de mare viteză, însă aceasta rămâne fragmentată și concentrată în principal în câteva state membre, respectiv **Spania, Franța, Italia și Germania**. În 2023, traficul feroviar de mare viteză a crescut cu doar 17% comparativ cu 2015, în timp ce lungimea totală a liniilor aflate în exploatare era de 12.128 km. **Europa Centrală și de Est** continuă să fie insuficient conectată.

[Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă](#), adoptată în anul 2020, a stabilit obiective ambițioase pentru dezvoltarea transportului feroviar de mare viteză, recunoscut ca un element central al tranziției către un sistem de transport verde și mai eficient. În acest context, strategia prevede dublarea volumului traficului feroviar de mare viteză până în anul 2030, comparativ cu nivelul înregistrat în 2015, precum și triplarea acestuia până în 2050. Aceste obiective reflectă angajamentul Uniunii Europene de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor, de a diminua dependența de modurile de transport mai poluante și de a promova o mobilitate competitivă, sigură și accesibilă.

[Pactul verde european](#) urmărește să creeze o Europă mai curată, mai sănătoasă și neutră din punct de vedere climatic până în 2050. Strategia prezintă măsuri în toate sectoarele economice acoperind și domeniul transporturilor, care necesită o reducere cu 90% a emisiilor de gaze cu efect de seră (comparativ cu nivelurile din 1990) până în 2050. Este esențial ca transportul de

călători și de mărfuri în UE să devină mai eficient și mai puțin dependent de combustibilii fosili.

În [concluziile](#) Consiliului UE, din 3 iunie 2021, miniștrii au transmis un mesaj clar cu privire la angajamentul față de un sistem de transport mai sustenabil, incluziv, inteligent, sigur și rezilient. Această transformare va reprezenta o contribuție majoră la îndeplinirea obiectivului de realizare a neutralității climatice a UE până în 2050, în conformitate cu [Acordul](#) de la Paris.

În iunie 2024, Consiliul a [convenit](#) asupra poziției sale de negociere cu privire la **pachetul privind înverzirea transportului de marfă**. Măsurile prevăzute în acest pachet vizează o mai bună gestionare, coordonare și, prin urmare, creșterea capacității căilor ferate.

[Regulamentul](#) TEN-T din 2024 stabilește baza pentru realizarea unei rețele feroviare de mare viteză în Europa. Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), lansată în 1996, a fost concepută cu scopul de a stabili criterii pentru **proiecte transfrontaliere care conduc la conectivitatea transeuropeană**. Rețeaua necesită conexiuni feroviare de mare viteză de peste 200 km/h între marile centre urbane europene și asigură integrarea acestora în restul rețelei. Această rețea integrată și coerentă se bazează pe rețeaua centrală TEN-T și pe rețeaua centrală extinsă de transport feroviar de călători și urmează să fie finalizată treptat până în 2040.

La 9 septembrie 2024, [Raportul](#) „Draghi” sublinia că investițiile în infrastructură sunt esențiale pentru a consolida competitivitatea, coeziunea și reziliența Europei, sprijinind în același timp tranziția verde și cea digitală. [Raportul](#) „Letta” a subliniat în mod clar că, deși transportul feroviar de mare viteză a transformat economiile naționale și peisajele sociale, acesta s-a oprit la frontierele naționale.

[Dialogul](#) privind rețeaua feroviară de mare viteză organizat de Comisia Europeană, la 15 aprilie 2025, a subliniat nevoia de planificare și finanțare a proiectului, astfel încât să fie asigurată implementarea lui. De asemenea, pentru reducerea costurilor proiectului e necesară reducerea regulilor inutile.

La 13 octombrie 2025, comisarul european responsabil pentru transporturi și turism a prezentat [Raportul](#) anual al Comisiei Europene privind progresele înregistrate în ceea ce privește simplificarea, punerea în aplicare și asigurarea respectării legislației oferind o privire de ansamblu asupra progreselor înregistrate în domeniul transporturilor pentru perioada 1 ianuarie - 31 iulie 2025.

Comisia a propus [comunicarea](#) privind Conectarea Europei prin transportul feroviar de mare viteză pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră cu 90% până în 2050 în transporturi, pentru a crește transportul feroviar și pentru a utiliza transportul public ca alternativă la mașini și avioane. Prezenta comunicare vine ca un **plan de acțiune concret și coordonat** pentru a depăși aceste limite.

II. PREZENTAREA PROPUNERII

Comunicarea *Conectarea Europei prin transportul feroviar de mare viteză* urmărește să accelereze dezvoltarea unei **rețele europene de mare viteză interoperabilă și integrată**, să îmbunătățească **conectivitatea transfrontalieră**, în special între capitalele și marile centre urbane, să reducă semnificativ durata călătoriilor, să consolideze **coeziunea teritorială** și accesibilitatea regională, să alinieze investițiile publice și private în infrastructura feroviară și să extindă, pe termen mediu și lung, rețeaua feroviară de mare viteză către **țările candidate**.

Comunicarea stabilește măsuri concrete care vor contribui la dezvoltarea rețelei de transport feroviar de mare viteză prin patru piloni: accelerarea și armonizarea dezvoltării rețelei de mare viteză, un cadru de reglementare competitiv pentru serviciile feroviare, o industrie de echipament feroviar competitiv, armonizat și inovator în UE și o guvernare eficientă la nivelul UE pentru transportul feroviar de mare viteză.



1. Rețeaua feroviară de mare viteză a UE – nevoia de accelerare și armonizare

Comisia Europeană va întreprinde următoarele acțiuni:

- până la jumătatea anului 2026 va adopta planurile de lucru privind coridoarele europene de transport, identificând principalele blocaje din infrastructura transfrontalieră și națională din rețeaua feroviară TEN-T;
- până în 2027, va stabili termene obligatorii în deciziile de punere în aplicare pentru fiecare coridor european de transport, identificând tronsoanele care urmează să fie dezvoltate pentru viteze foarte mari de-a lungul acestor coridoare;
- în 2026, va analiza punerea în aplicare a [Directivei](#) privind măsurile de raționalizare, pentru a îmbunătăți eficacitatea acestora în ceea ce privește accelerarea procedurilor transfrontaliere de autorizare și achiziții publice;
- în 2026, va coordona o strategie de finanțare pentru implementarea rețelei feroviare de mare viteză, prin intermediul unui „pact privind transportul feroviar de mare viteză”;
- în 2026, va acorda prioritate proiectelor feroviare de mare viteză în cadrul cererii de propuneri de restituire din cadrul Mecanismul pentru Interconectarea Europei (MIE) 2026 - instrument financiar al UE destinat sprijinirii investițiilor strategice în **transporturi, energie și domeniul digital**;
- începând din 2026, împreună cu Banca Europeană de Investiții (BEI), va facilita accesul la servicii de consiliere pentru promotorii de proiecte și în sprijinul planurilor de investiții ale statelor membre în materie de transport feroviar de mare viteză;
- până în 2028, va elabora metodologii armonizate de evaluare a ciclului de viață și de

reziliență la schimbările climatice pentru proiectele de infrastructură de transport.

Statele membre sunt invitate să sprijine propunerea de regulament MIE pentru perioada 2028-2034; să depășească cerințele privind viteza minimă prevăzute în Regulamentul TEN-T pentru a obține viteze de proiectare mai mari; să utilizeze pe deplin măsurile de flexibilitate legate de acordarea autorizațiilor în temeiul Directivei privind măsurile de raționalizare și să acorde prioritate proiectelor transfrontaliere pentru accelerarea proiectelor feroviare de mare viteză.

2. Un cadru de reglementare atractiv și competitiv pentru serviciile feroviare

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

- începând din 2026, va facilita achiziționarea și închirierea de material rulant prin intermediul unor instrumente financiare inovatoare;
- va asigura aplicarea și va evalua normele privind accesul la infrastructurile de servicii în vederea revizuirii;
- în 2026, va propune acte legislative privind emiterea biletelor și îmbunătățirea drepturilor pasagerilor atunci când călătoresc cu diferite companii de transport¹;
- va identifica prioritățile de investiții în 40 de aeroporturi importante pentru o mai bună conectivitate între transportul aerian și cel feroviar și va crea noduri multimodale pentru pasageri pentru o mai bună integrare în transportul public, mersul cu bicicleta și mobilitatea partajată.

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

3. O industrie de echipament feroviar competitivă, armonizată și inovatoare în UE

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

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

Statele membre sunt invitate:

- să finalizeze implementarea ERTMS pe toate tronsoanele rețelei de mare viteză și să elimine

¹ În prezent, achiziționarea unui bilet de tren pentru călătoriile transfrontaliere, care necesită mai multe segmente exploatate de operatori diferiți, rămâne dificilă pentru călători. Pentru a remedia această problemă, la începutul anului 2026, Comisia va propune o inițiativă privind emiterea biletelor cu scopul de a facilita rezervarea biletelor multimodale și multioperator, în special în transportul feroviar, prin intermediul platformelor digitale, îmbunătățind în același timp drepturile călătorilor din transportul feroviar. Comisia a propus, de asemenea, un [set de standarde armonizate](#) pentru schimbul de date feroviare.

diferențe tehnice existente dintre liniile de mare viteză și rutele de acces pentru a asigura exploatarea eficientă și neîntreruptă a trenurilor;

➤ să asigure utilizarea eficientă a fondurilor publice, în special a fondurilor UE, pentru proiecte de infrastructură și achiziții de material rulant, acordând prioritate soluțiilor standardizate ale sistemului feroviar;

➤ să utilizeze Fondul european pentru competitivitate propus și ajutoarele de stat, inclusiv proiectele importante de interes european comun, pentru a finanța următoarea generație de material rulant feroviar de mare viteză;

➤ să ratifice [Protocolul](#) de la Luxemburg la Convenția de la Cape Town.

Industria europeană de echipament feroviar este invitată să anticipeze cererea și să extindă capacitatea de producție pentru produse accesibile ca preț, armonizate și de înaltă performanță.

4. O guvernare eficientă la nivelul UE pentru transportul feroviar de mare viteză

Comisia va întreprinde următoarele acțiuni:

➤ până în 2026, va propune un regulament revizuit privind ERA (Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate) pentru a consolida siguranța, digitalizarea și eficiența din punctul de vedere al costurilor;

➤ începând cu 2026, va organiza mese rotunde cu părțile interesate pe tema conexiunilor urbane selectate, în vederea găsirii de soluții pentru provocările legate de dezvoltarea anumitor coridoare, cum ar fi barierele tehnice, disponibilitatea infrastructurilor de servicii, restricțiile de capacitate și taxele de acces la calea ferată.

III. POZIȚII ȘI LUCRĂRI ALE INSTITUȚIILOR UE ȘI ALE PARLAMENTELOR NAȚIONALE

3.1. Consiliul UE

➤ La **4 decembrie 2025**, în cadrul [reuniunii](#) Consiliului Transport, Telecomunicații și Energie, miniștrii au luat act de planul de acțiune privind dezvoltarea transportului feroviar de mare viteză și de principalele acțiuni ale acestuia. Discuțiile s-au concentrat asupra conectării capitalelor europene ca o alternativă pentru transportul aerian capitalelor europene, la transportul aerian, oportunități pentru industria feroviară europeană. De asemenea, s-a discutat despre finanțările necesare pentru realizarea acestui Plan, aproximativ 345 miliarde euro, până în 2040, 540 miliarde euro, până în 2050, pentru care va fi necesar și sprijinul altor instituții de finanțare.

3.2. Parlamentul European

➤ **12 martie 2024** – [Rezoluția](#) Parlamentului European referitoare la utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, modificarea Directivei 2012/34/UE și abrogarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 subliniază ca actuala capacitate a infrastructurii feroviare este insuficientă pentru atingerea obiectivelor UE pentru 2023 și 20250 privind transferul modal către transportul feroviar. Realizarea acestor obiective depinde de creșterea eficienței și consolidarea capacității feroviare, prin investiții în întreținere, reînnoire și dezvoltarea de noi linii. Acestea trebuie finanțate prin bugete naționale, prin Mecanismul pentru interconectarea Europei și investiții private, pentru a elimina blocajele și a asigura infrastructură funcțională și durabilă. Statele membre sunt sesizate să prevină degradarea rețelei și să garanteze finanțare stabilă pe termen lung, inclusiv prin acorduri multianuale de performanță între autorități și administratori de infrastructură.

➤ **17 iunie 2025** - [Rezoluția](#) Parlamentului European referitoare la consolidarea zonelor

rurale din UE prin politica de coeziune subliniază că legăturile de transport rutier, feroviar și maritim trebuie dezvoltate sau modernizate prin programe cofinanțate de UE pentru a reduce izolarea zonelor rurale în primul rând față de centrele urbane, reducând decalajul existent, și pentru a facilita mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a mărfurilor; solicită o strategie cuprinzătoare de îmbunătățire a mobilității în zonele rurale, cu un accent puternic pe sustenabilitate, pe extinderea infrastructurii de încărcare și pe promovarea electromobilității; reliefează că este nevoie de investiții specifice în transportul public, în soluții de mobilitate partajată și în modele alternative de transport pentru a asigura accesibilitatea și conectivitatea pentru populațiile rurale.

➤ **18 iunie 2025 - Rezoluția** Parlamentului European referitoare la punerea în aplicare a Mecanismului de redresare și reziliență amintește că MRR joacă un rol important în sprijinirea reformelor și a investițiilor în mobilitatea sustenabilă, infrastructura de transport inteligentă, combustibilii alternativi și soluțiile de mobilitate digitală, sporind astfel conectivitatea și eficiența în întreaga UE. Astfel, deputații europeni subliniază necesitatea concentrării intervențiilor MRR asupra proiectelor de transport feroviar cu valoare adăugată europeană, în special a infrastructurii feroviare de mare viteză și a mobilității sustenabile transfrontaliere, constatându-se că orientarea preponderent națională a investițiilor a limitat dezvoltarea rețelei TEN-T și a amplificat riscul renaționalizării finanțării.

IV. INFORMAȚII ȘI EVOLUȚII REFERITOARE LA SITUAȚIA DIN ROMÂNIA

4.1. Legislație

- [Legea](#) nr. 203 din 16 mai 2003 (republicată)² privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european stabilește liniile directe necesare pentru realizarea acestei rețele pe teritoriul României.
- [Legea](#) nr. 55 din 16 martie 2006³ privind siguranța feroviară stabilește cadrul legal pentru dezvoltarea, managementul, certificarea și autorizarea siguranței în sistemul feroviar.
- [Legea](#) nr. 202 din 4 noiembrie 2016⁴ privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european stabilește normele de administrare a infrastructurii feroviare și activitățile de transport feroviar ale operatorilor de transport feroviar care își au sediul sau care urmează să își stabilească sediul într-un stat membru.
- [Hotărârea](#) nr. 877 din 18 august 2010⁵ privind interoperabilitatea sistemului feroviar stabilește condițiile pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Uniunii Europene într-un mod care să asigure compatibilitatea cu dispozițiile Legii nr. 55/2006.
- [Legea](#) nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă⁶ stabilește cadrul general pentru promovarea și gestionarea mobilității urbane durabile la nivel național
- [Hotărârea](#) nr. 651 din 18 mai 2022⁷ pentru aprobarea Programului național de acțiune privind implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar.
- [Strategia](#) de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025⁸ aprobată prin HG nr. 985/2020 identifică următoarele priorități: creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă, integrarea sistemului feroviar român în cadrul spațiului feroviar unic european și susținerea mobilității militare
- [Strategia](#) națională privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030⁹

² publicată în Monitorul Oficial nr. 89 din 26 ianuarie 2005

³ publicată în Monitorul Oficial nr. 322 din data de 10 aprilie 2006

⁴ publicată în Monitorul Oficial nr. 900 din 9 noiembrie 2016

⁵ publicată în Monitorul Oficial nr. 663 din 28 septembrie 2010

⁶ publicată în Monitorul Oficial nr. 486 din 31 mai 2023

⁷ publicată în Monitorul Oficial nr. 494 din 18 mai 2022

⁸ publicată în Monitorul Oficial nr. 1236 din 16 decembrie 2020

⁹ publicată în Monitorul Oficial nr. 867 bis din 2 septembrie 2022,

prevede includerea sistemelor urbane ale României în rețeaua europeană prin îmbunătățirea serviciilor rutiere, feroviare, navale și aeriene cu destinații europene. De asemenea, strategia sprijină dezvoltarea transportului public urban și interurban și o mai bună coordonare a activităților de management al traficului.

- [Planul](#) de mobilitate urbană durabilă (PMUD) Regiunea București-Ilfov pentru perioada 2016-2030 evidențiază direcțiile de acțiune și proiectele de dezvoltare a mobilității urbane pentru 2030, care sunt detaliate în raport cu proiectele pentru infrastructura de transport, proiectele operaționale și proiectele organizaționale. În ceea ce privește dezvoltarea proiectelor privind infrastructura de transport, direcțiile de acțiune vizează: îmbunătățirea transportului public, promovarea deplasărilor nemotorizate și siguranța rutieră.
- [Planul](#) de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. pentru perioada 2023-2027 asigură conformitatea cu actele normative din domeniul transportului feroviar.
- [Componenta](#) de management a Planului de Administrare al Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. pentru perioada 2023-2027 stabilește misiunea, obiectivele, acțiunile, resursele și indicatorii de performanță financiari și nefinanțari pentru derularea unei activități specifice pe parcursul perioadei. CFR S.A. este concesionarul infrastructurii feroviare publice din România, realizând activitatea de administrare a acesteia și garantând asigurarea nevoilor de mobilitate ale României. Pe plan internațional, CFR S.A. promovează integrarea în rețeaua feroviară europeană, participând activ la realizarea interoperabilității rețelelor feroviare europene, dezvoltarea coridoarelor europene și a serviciilor oferite în cadrul coridoarelor feroviare de marfă precum și cadrul organizațiilor profesionale feroviare internaționale.
- Planul Strategic Instituțional 2026-2029 al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, [aprobat](#) prin Ordinul nr. 717 din 9 iulie 2025, abordează anumite aspecte importante din sectorul feroviar precum: creșterea performanțelor serviciilor furnizate de administratorul infrastructurii feroviare – CFR S.A. și alinierea acestora la standardele europene prin creșterea performanțelor și interoperabilității coridoarelor feroviare europene și rețelei TEN-T, prin creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare, prin menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor, prin creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare și prin îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare.

4.2 Evoluții la nivel național

- Consiliul National de Supraveghere din Domeniul Feroviar, din cadrul Consiliului Concurenței a elaborat în 2023 [studiul](#) privind evoluția transportului feroviar în concordanță cu aplicarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025 și a Programului de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă. Studiul pune accent pe indicatorii de performanță ai circulației trenurilor, principalul fiind viteza comercială, care influențează decisiv atractivitatea serviciilor oferite, în special în traficul de pasageri. Totodată, infrastructura și modernizarea acesteia sunt factori ce influențează performanțele unei rețele de cale ferată. Pentru modernizarea infrastructurii este necesară finanțarea din fonduri de la bugetul de stat, astfel încât lucrările de întreținere și reparație a căilor ferate să fie realizate la timp, pentru a crește performanțele și calitatea serviciilor.
- [Programul](#) investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 realizat de specialiști din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prezintă obiectivele de conectare la rețeaua feroviară europeană de mare viteză și conectarea marilor centre urbane din România prin calea ferată de mare viteză.

În contextul politicii europene în domeniul transporturilor, care prevede realizarea unei rețele europene integrate, orientată spre dezvoltarea unei rețele centrale, cu termen de

finalizare 2030 (TEN-T Core) și a unei rețele globale ce va susține rețeaua centrală, cu termen de finalizare 2050 (TEN-T Comprehensive), România trebuie să crească eficiența investițiilor în infrastructura de transport atât de interes european, cât și de interes național, precum și creșterea accesibilității tuturor regiunilor României la oportunitățile Pieței Unice.

- [Programul](#) de transport este principalul instrument de finanțare al Politicii de Coeziune în domeniul infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2027, în România. Acesta asigură finanțarea investițiilor care răspund nevoilor de dezvoltare a României, identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027 și în strategia de finanțare a României în domeniul transporturilor - Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2021-2030 (PI). Conform documentului, acțiunile din domeniul transportului feroviar se vor concentra pe continuarea modernizării coridoarelor rețelei TEN-T Centrale (Rin-Dunăre și Orient-East Med). Pe baza datelor recente cererea de transport feroviar din România este de două sau de trei ori mai mică comparativ cu alte țări, astfel că sunt necesare acțiuni de modernizare a infrastructurii feroviare, de înnoire a parcului de material rulant pentru călători și de introducere a conceptului de tren metropolitan, ca un pachet de infrastructură și servicii destinat utilizării transportului feroviar în nodurile urbane.

4.3. Hotărâri adoptate în cadrul controlului parlamentar în afaceri europene

[HCD](#) nr. 12¹⁰ din 20 februarie 2024 privind adoptarea opiniei referitoare la Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Înzverzirea transportului de marfă - COM(2023)440

Alte surse utile

- [Raport](#) CER (Comunitatea căilor ferate și a administratorilor de infrastructură din Europa la nivelul Uniunii Europene)– *Servicii inteligente și accesibile de mare viteză în Uniunea Europeană*
- [Studiul](#) de sprijin privind adaptarea la schimbările climatice și nevoile de investiții transfrontaliere pentru realizarea rețelei TEN-T
- [Studiul](#) privind serviciile de transport feroviar de călători și de marfă
- [Raportul](#) final comun al grupurilor de lucru ale industriei și experților științifici privind decarbonizarea construcțiilor din industria transporturilor
- [Anexă](#) la Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă
- [Raport](#) statistic 2024 - Transporturile din UE în cifre
- [Eurobarometru](#) privind serviciul digital de mobilitate multimodală
- [Comunicat](#) de presă - Comisia stimulează competitivitatea Europei prin noi planuri privind transportul feroviar de mare viteză și combustibilii durabili pentru sectorul aviației și cel naval

¹⁰ Publicată în Monitorul Oficial nr. 143 din 21 februarie 2024