



FIȘĂ DE INFORMARE

„Pachetul legislativ privind rezervările multimodale”

- Propunerea de regulament privind rezervarea multimodală;
- Propunerea de regulament privind emiterea biletelor de tren;
- Propunerea de regulament privind protecția călătorilor care dețin bilete unice



**COM(2026)231; COM(2026)232;
COM(2026)233**

Autor:

Dobre Andreea

Data:

22 iulie 2026

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



1. **Data adoptării:** 13.05.2025; responsabil: **Apostolos Tzitzikostas** comisar european responsabil pentru transport și turism durabil ([DG MOVE](#))
2. **Denumire documente:** *Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind rezervarea multimodală și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 80/2009 ;
Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind emiterea biletelor de tren;
Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2021/782 în ceea ce privește protecția călătorilor care dețin bilete unice*
3. **Date de identificare:** [COM\(2026\)231](#); [COM\(2026\)232](#), [COM\(2026\)233](#)
4. **Tipul documentului:** legislative
5. **Temei juridic:** Articolele 90-100 din TFUE stabilesc prerogativa UE de a adopta dispoziții pentru politica comună în domeniul transporturilor.
6. **Procedura:** legislativă ordinară
7. **Stadiul actual:** în Parlamentul European, comisia sesizată pentru raport este Comisia pentru transport și turism ([TRAN](#)), iar cea sesizată pentru aviz Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor
8. **Subsidiaritate:** da, termen limită 3.09.2026
9. **Consiliul UE – Reuniunea informală** a miniștrilor transporturilor 20-21 septembrie 2026

Rezumat

La 13 mai a.c., Comisia Europeană a propus noi norme pentru a transforma în realitate călătoriile fără întreruperi în Uniunea Europeană simplificând rezervarea, compararea și planificarea deplasărilor regionale, pe distanțe lungi și transfrontaliere și asigurând drepturi consolidate pasagerilor care călătoresc cu trenul.

Propunerea de regulament privind rezervarea multimodală stabilește un cadru pentru facilitarea mobilității pasagerilor prin servicii digitale multimodale, atât între companii și consumatori (B2C), cât și între companii (B2B). Aceasta introduce reguli comune de cooperare pentru a asigura condiții echitabile între furnizorii de servicii, operatorii de transport și utilizatorii, precum și cerințe privind informațiile care trebuie furnizate utilizatorilor și autorităților de transport public.

Propunerea de regulament privind emiterea biletelor de tren stabilește obligațiile furnizorilor de servicii feroviare și ale anumitor platforme online de vânzare a biletelor privind furnizarea informațiilor despre serviciile feroviare și încheierea acordurilor comerciale pentru afișarea, redirecționarea, revânzarea sau distribuirea produselor feroviare.

Propunerea de regulament privind protecția călătorilor care dețin bilete unice urmărește să extindă drepturile pasagerilor la rambursare, redirecționare, despăgubiri și asistență pentru întreaga călătorie efectuată pe baza unui singur bilet, chiar dacă acestea implică mai mulți operatori feroviari

Cuvinte-cheie: transport combinat, rezervare, bilet unic de transport, călător, ofertă de servicii, drepturile pasagerilor, transport feroviar, companie de transport

CUPRINS

I. CONTEXT	3
II. PREZENTAREA PROPUNERILOR.....	5
III. ASPECTE PRIVIND SUBSIDIARITATEA	7
IV. POZIȚII ȘI LUCĂRI ALE INSTITUȚIILOR UE	8
4.1. Consiliul Uniunii Europene.....	8
4.2. Parlamentul European	9
4.3. Comitetul European al Regiunilor	9
4.4. Poziții ale părților interesate.....	9
V. SITUAȚIA DIN ROMÂNIA.....	10

I. CONTEXT

Transformările majore ale sectorului transporturilor generate de creșterea mobilității cetățenilor europeni și digitalizarea serviciilor de călătorie au evidențiat importanța călătoriilor multimodale în Uniunea Europeană. **Serviciile digitale de mobilitate multimodală (MDMS)** reprezintă platforme și aplicații care permit utilizatorilor să își planifice, rezerve și să plătească călătoriile ce combină mai multe mijloace de transport, printr-o singură interfață. Acestea pot integra transportul public (autobus, tren, metro), biciclete și trotinete partajate, *car-sharing*, taxiuri, servicii de parcare, etc asigurând, totodată, servicii de *ticketing* și plăți integrate, precum și recomandări personalizate și un cont unic pentru accesarea serviciilor mai multor operatori.

Uniunea Europeană consideră serviciile digitale de mobilitate multimodală (MDMS) esențiale pentru tranziția către un sistem de transport sustenabil, inteligent și integrat. Dezvoltarea acestora este aliniată cu [Agenda digitală a UE](#), [Pactul verde european](#) și [Strategia pentru mobilitate sustenabilă și inteligentă](#), având ca obiective reducerea emisiilor din transport, îmbunătățirea interoperabilității și consolidarea pieței unice a serviciilor de transport.

Comisia Europeană a jucat un rol principal în susținerea platformelor MDMS. În 2020, a publicat [Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă -înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului](#), o inițiativă emblematică care și-a propus să promoveze călătoriile multimodale fără întreruperi pe baza soluțiilor digitale inteligente. Importanța multimodalității și a digitalizării a fost abordată și în [Noul cadru al UE pentru mobilitate urbană](#) prezentat în 2021 care promovează integrarea transportului în comun și a mobilității active într-un sistem eficient și nepoluant.

În 2023 a fost prezentată Comunicarea privind [„Crearea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea”](#) care va facilita mobilitatea multimodală prin măsuri menite să îmbunătățească disponibilitatea, gradul de utilizare și interoperabilitatea datelor din transport pe baza unei abordări descentralizate.

Legislația UE privind sistemele de management al datelor de mobilitate (MDMS) se bazează în principal pe [Directiva 2010/40/UE](#) (Directiva ITS)¹ privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport. Aceasta a fost modificată în 2023 prin adoptarea [Directivei \(UE\) 2023/2661](#) pentru a răspunde noilor forme de mobilitate, conectate și automatizate, punând accent pe furnizarea de date în format digital privind traficul, rutele multimodale sau situațiile rutiere periculoase.

Un prim [raport](#) de implementare a Directivei ITS a evidențiat progrese importante, inclusiv proiectul [NAPCORE](#)², finanțat prin instrumentul *Connecting Europe Facility*, care armonizează datele de mobilitate la nivel european prin punctele de acces (NAP). În 2023 a fost adoptat [Regulamentul delegat \(UE\) 2024/490](#) al Comisiei de completare a Directivei ITS în ceea ce privește furnizarea de servicii de informare privind călătoriile multimodale la nivelul UE, iar în 2024 a fost publicat [ghidul de implementare](#) al acestuia.

[Raportul](#) publicat în 2023 de *Multimodal Passenger Mobility Forum* (MPMF) analizează dezvoltarea serviciilor digitale de mobilitate multimodală și principalele provocări legislative și tehnice. Documentul subliniază necesitatea unui cadru legal clar pentru schimbul de date între platformele MDMS și autoritățile publice, astfel încât acestea să poată planifica transportul, evalua impactul asupra mobilității sustenabile, preveni fraudele și îmbunătăți serviciile pentru călători. Totodată, raportul evidențiază controversa privind obligarea operatorilor de transport să își vândă biletele prin platforme terțe și necesitatea clarificării răspunderii în cazul întreruperilor unei călătorii multimodale. Raportul pune accent pe informarea adecvată a pasagerilor cu privire la drepturile lor, precum și pe elaborarea unei legislații care să garanteze dreptul pasagerilor de a ajunge la destinație. În ceea ce privește standardizarea, raportul recomandă prioritizarea interoperabilității în locul standardizării complete, pentru a reduce costurile.

În ceea ce privește concurență, raportul propune instituirea unor măsuri destinate prevenirii practicilor de favorizare a propriilor servicii (*self-preferencing*). În acest scop, sunt avute în vedere stabilirea unor criterii minime, obiective și transparente pentru afișarea ofertelor, instituirea obligației de a pune la dispoziția utilizatorilor opțiuni de filtrare adecvate, precum și, în mod alternativ, interzicerea expresă a practicilor de favorizare a propriilor servicii. În final, documentul subliniază importanța unor autorități de supraveghere cu atribuții de sancționare și a unui cadru procedural cuprinzător.

În prezent, platformele digitale de mobilitate nu integrează eficient diferitele moduri de transport, ceea ce îngreunează rezervarea. Potrivit unui sondaj [Eurobarometru](#) din 2024, o treime dintre cetățenii UE nu au rezervat niciodată o călătorie multimodală, iar mulți utilizatori au întâmpinat dificultăți în găsirea conexiunilor potrivite sau în achiziționarea tuturor biletelor dintr-un singur loc.

În [orientările politice pentru mandatul 2024–2029](#), președinta Comisiei Europene, Ursula von der Leyen, promovează dezvoltarea unei mobilități sustenabile, având ca obiectiv crearea unui sistem care să permită cetățenilor europeni achiziționarea unui singur bilet prin intermediul unei platforme unice, beneficiind, totodată, de drepturi uniforme pe întreaga durată a călătoriei.

¹ 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

² NAPCORE (*National Access Point Coordination Organisation*) este un proiect și mecanism european de coordonare care își propune să armonizeze și să interconecteze platformele digitale naționale pentru datele de trafic și mobilitate din Europa. Acesta funcționează ca un pilon central pentru crearea unei rețele de transport rutier mai inteligente și mai interoperabile la nivel continental

Această viziune a fost reafirmată și în [scrisoarea de misiune](#) adresată comisarului pentru transport și turism durabil, Apostolos Tzitzikostas.

II. PREZENTAREA PROPUNERILOR

La 13 mai a.c., Comisia a propus un nou pachet legislativ menit să faciliteze călătoriile fără întreruperi în Europa simplificând procesul de rezervare, comparare și planificare. Din pachet fac parte trei propuneri de regulament care se referă la rezervarea multimodală, protecția pasagerilor cu bilete unice și biletele feroviare.

[Propunerea de regulament privind rezervarea multimodală și de abrogare a Regulamentului \(CE\) nr. 80/2009](#) stabilește un cadru pentru facilitarea mobilității pasagerilor prin servicii digitale multimodale și cu mai mulți operatori, atât în relația cu utilizatorii finali (B2C)³, cât și între companii (B2B)⁴. Aceasta introduce reguli comune de cooperare pentru a asigura condiții de concurență echitabile între furnizorii de servicii digitale multimodale, atât utilizatorii comerciali, cât și operatorii de transport. Regulamentul distinge între:

B2C MDMS – platforme digitale care vând bilete direct utilizatorilor finali (călătorilor);

B2B MDMS – platforme digitale care furnizează servicii agenților de turism și companiilor de management al călătoriilor.

Principalele prevederi vizează:

- ✓ *Desemnarea furnizorilor cu prezență semnificativă pe piață* furnizorii de MDMS de tipul B2C care depășesc anumite praguri de activitate trebuie să notifice Comisia Europeană și statul membru cu privire la înființarea lor și să raporteze anual date privind numărul și valoarea билетelor vândute;
- ✓ *Condițiile acordurilor comerciale:* Furnizorii MDMS B2C și furnizorii MDMS B2B trebuie să interzică clauzele de exclusivitate, să protejeze datele sensibile și să stabilească comisioane echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. Furnizorii B2B trebuie să asigure și acces nediscriminatoriu la platformele lor de distribuție și să nu impună condiții tehnice sau contractuale nejustificate; întreprinderile mici pot rezilia acordurile după un an cu un preaviz de trei luni;
- ✓ *Afișarea ofertelor:* toți furnizorii MDMS trebuie să prezinte produsele de transport în mod neutru și complet, utilizând criterii precum prețul final, durata călătoriei, emisiile de GES/CO₂, ora plecării și accesibilitatea pentru persoanele cu dizabilități;
- ✓ *Informații privind emisiile:* platformele trebuie să afișeze informații clare și transparente despre emisiile de GES sau CO₂ ale produselor de transport, atunci când acestea sunt furnizate de operatorii de transport;
- ✓ *Schimbul de date:* Furnizorii B2C trebuie să transmită, la cererea autorităților publice de transport date agregate și anonimizate privind volumul de pasageri pentru o mai bună planificare a rutelor reducerea aglomerației și crearea de politici pentru o mobilitate durabilă;
- ✓ *Aplicarea regulamentului:* Fiecare stat membru trebuie să desemneze o autoritate națională independentă de supraveghere, care cooperează cu celelalte printr-o rețea coordonată de Comisia Europeană. Statele membre stabilesc sancțiuni eficiente și un mecanism de soluționare a plângerilor pentru utilizatorii comerciali autoritățile de transport public, operatorii de transport și furnizorii de servicii digitale multimodale.

³ platformă B2C (*Business to Consumer*) este un magazin online unde o companie vinde produse sau servicii direct consumatorului final.

⁴ O platformă B2B (*Business-to-Business*) este un sistem digital unde companiile vând produse sau servicii altor companii

✓ *Tratament echivalent al operatorilor aerieni din țări terțe principiul garantează că platformele de rezervare (atât cele business-to-business, cât și business-to-consumer) trebuie să trateze în mod egal și nediscriminatoriu ofertele companiilor aeriene din UE și cele din afara UE.*

Propunerea de regulament privind emiterea biletelor de tren

Propunerea de regulament stabilește obligațiile furnizorilor de servicii feroviare și ale anumitor platforme online de vânzare a biletelor de tren privind furnizarea de informații și încheierea de acorduri comerciale pentru afișarea, redirectionarea, revânzarea și distribuirea produselor feroviare. Regulamentul se aplică furnizorilor de servicii feroviare și furnizorilor de servicii online de emiteră a biletelor de tren pentru rute operate parțial sau integral în Uniune cu excluderea metroului, tramvaielor, căilor ferate turistice și a rețelelor urbane/suburbane independente.

Principalele măsuri prevăzute vizează:

✓ *Obligația de partajare:* furnizorii de servicii feroviare trebuie să încheie acorduri comerciale cu furnizorii de servicii online de emiteră a biletelor în scopul furnizării de conținut pentru redirectionarea, revânzarea sau distribuția produselor sale feroviare în termen de două luni de la primirea cererii din partea furnizorului de servicii online. Cu excepția unor înțelegeri diferite între părți, acordul se încheie în termen de opt luni de la primirea cererii.

✓ *Obligația de găzduire:* Un furnizor de servicii online de emiteră a biletelor este considerat un „furnizor indispensabil de servicii online de emiteră a biletelor de tren” dacă este integrat vertical cu o întreprindere feroviară despre care se consideră, că are o prezență semnificativă pe piață într-un anumit stat membru. Independent de orice cerere și nu mai târziu de 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament un furnizor indispensabil de servicii online de emiteră a biletelor de tren trebuie să afișeze toate serviciile feroviare disponibile.

✓ *Condiții echitabile și nediscriminatorii* furnizorii de servicii feroviare care încheie acorduri comerciale cu platformele online de emiteră a biletelor trebuie să le permită acestora să combine orice produse feroviare, inclusiv cele ale diferiților furnizori de servicii feroviare, cu condiția respectării timpilor minimi de legătură, și să vândă combinația respectivă sub forma unui bilet unic în condiții echitabile rezonabile și nediscriminatorii.

✓ *Prezența semnificativă pe piață-* 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 în acel stat membru exprimată în kilometri-călători. Comisia va publica și va menține actualizată lista cu acești operatori pe un site dedicat.

✓ *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.

✓ *Aplicarea legii și sancțiuni* organismele naționale de reglementare feroviară acționează ca organisme naționale de aplicare a legii, având competența de a gestiona reclamațiile, de a acționa din proprie inițiativă, de a impune sancțiuni și de a coopera cu organismele naționale de aplicare a legii din alte state membre și cu Comisia pentru a asigura, în mod coerent, respectarea dispozițiilor prezentului regulament.

Propunere de regulament de modificare a Regulamentului (UE) 2021/782 în ceea ce privește protecția călătorilor care dețin bilete unice -Regulamentul (UE) 2021/782

urmărește să protejeze drepturile pasagerilor care călătoresc cu trenul în Uniunea Europeană. Totuși, pasagerii care cumpără un singur bilet pentru o călătorie ce implică mai mulți operatori feroviari nu beneficiază întotdeauna de protecție completă în cazul întârzierilor sau al pierderii legăturilor, ceea ce poate genera costuri suplimentare și perturbări ale călătoriei. În prezent, există doar câteva

acorduri voluntare între operatorii feroviari pentru gestionarea acestor situații, însă acestea sunt limitate, neobligatorii și aplicate neuniform.

Propunerea urmărește să extindă drepturile pasagerilor la rambursare, redirectionare, despăgubiri și asistență pentru întreaga călătorie efectuată pe baza unui singur bilet, chiar dacă acestea implică mai mulți operatori feroviari.

Propunerea prezintă reguli privind biletul unic, legăturile între trenuri și despăgubirile pentru întârzieri în transportul feroviar astfel:

✓ *Biletul unic:* reprezintă un document care acoperă întreaga călătorie, chiar dacă aceasta include unul sau mai multe contracte de transport, cumpărate într-o singură tranzacție. Operatorii feroviari, vânzătorii de bilete și operatorii de turism nu pot împărți artificial o călătorie în mai multe bilete dacă aceasta poate fi vândută ca bilet unic. Pentru călătoriile de peste 12 ore, despăgubirea se acordă doar pentru întârzierea segmentului afectat, cu excepția anumitor situații (de exemplu, trenuri de noapte).

✓ *Legăturile între trenuri:* Dacă o întârziere, anulare sau plecare anticipată determină pierderea unei conexiuni incluse în același bilet unic, operatorul responsabil pentru perturbare răspunde pentru consecințele produse pe întreaga călătorie. Ceilalți operatori feroviari trebuie să permită continuarea călătoriei cu următorul tren disponibil, în limita locurilor libere.

În cazul în care o întreprindere feroviară, un vânzător de bilete sau un tur-operator vinde un bilet simplu pentru o călătorie care nu respectă timpii minimi de conexiune și pasagerul pierde una sau mai multe conexiuni:

(a) întreprinderea feroviară nu va fi răspunzătoare decât dacă a vândut biletul simplu și operează cel puțin unul dintre serviciile acoperite de biletul respectiv;

(b) vânzătorul de bilete sau tur-operatorul va fi obligat să plătească o despăgubire echivalentă cu 75% din prețul total al biletului unic și să ofere posibilitatea de a alege între rambursarea integrală a biletului, fie acoperirea costurilor rezonabile pentru redirectionarea călătoriei.

Despăgubiri pentru întârzieri: Pasagerii au dreptul la compensații dacă ajung cu întârziere la destinația finală și nu au primit rambursarea costului biletului. Compensațiile minime sunt:

- 25% din prețul biletului pentru întârzieri între 60 și 119 minute;
- 50% din prețul biletului pentru întârzieri de 120 de minute sau mai mult.

III. ASPECTE PRIVIND SUBSIDIARITATEA

Temei juridic : Titlul VI (art. 90-100) din TFUE conferă Uniunii Europene competența de adopta măsuri în cadrul Politicii Comune de Transport.

Necesitatea acțiunii UE (subsidiaritatea) :

Deși unele probleme legate de distribuția online de bilete și accesul digital sunt abordate la nivel național sau regional, impactul lor transfrontalier asupra călătoriilor pe distanțe lungi în interiorul UE impune o abordare unitară la nivel european. Fără reguli comune, exista riscul de fragmentare a pieței, de creștere a costurilor și de apariție a unor strategii divergente între statele membre.

Valoarea adăugată a acțiunii UE

Reglementarea la nivel european va aduce avantaje concrete utilizatorilor finali și companiilor în cadrul furnizării de servicii de tipul B2B, care vor beneficia de o gamă variată de bilete, afișate în mod și transparent, indiferent de operator sau de mod de transport în condiții de concurență echitabilă. De asemenea, noile norme UE vor îmbunătăți funcționarea pieței interne și

experiența pasagerilor contribuind, totodată, la îndeplinirea obiectivelor UE privind coeziunea economică socială și teritorială. În cazul sistemelor computerizate de rezervare (CRS)⁵, pentru distribuția de bilete de avion B2B (*Business-to-Business*) reglementarea la nivelul UE este justificată pentru a asigura un mediu concurențial echitabil favorabil tuturor actorilor din sector. În situația în care fiecare țară ar avea propriile legi pentru distribuția biletelor, furnizorii de servicii ar trebui să se adapteze la o multitudine de reguli diferite, ceea ce ar reduce eficiența generând costuri suplimentare atât pentru platforme cât și pentru pasageri. Companiile ar fi tentate să își desfășoare activitatea doar în țările cu cele mai permissive reguli, ceea ce ar distorsiona piața unică europeană echitabilă.

Nu în ultimul rând, reglementarea la nivelul UE este mai eficientă și decât cea la nivel internațional. Deși [Organizația Aviației Civile Internaționale](#) (ICAO) are un Cod de Conduită pentru CRS acesta are caracter facultativ, în timp ce Codul de Conduită pentru CRS al UE este obligatoriu din punct de vedere juridic, fiind mult mai eficient în protejarea concurenței și a drepturilor consumatorilor.

IV. POZIȚII ȘI LUCĂRI ALE INSTITUȚIILOR UE

4.1. Consiliul Uniunii Europene

- **25 iunie 2026** – Consiliul UE și Parlamentul European au ajuns la un [acord provizoriu](#) cu privire la un [regulament](#) menit să consolideze asigurarea respectării drepturilor pasagerilor în întreaga UE pentru toate modurile de transport. Noile norme urmăresc să simplifice, să armonizeze și să îmbunătățească coerența cadrului existent, în special în ceea ce privește informarea pasagerilor cu privire la drepturile lor înainte și în timpul călătoriei, soluționarea plângerilor și asigurarea unei aplicări eficiente.

Principalele elemente ale acordului:

-Rezervarea biletelor de avion printr-un intermediar

Acordul introduce norme mai clare privind rambursarea atunci când pasagerii rezervă bilete de avion prin intermediari, cum ar fi agențiile de voiaj sau platformele de rezervare online. Conform noilor norme, pasagerii vor primi rambursarea integrală, inclusiv a oricărei taxe de intermediere, în cazul anulării zborurilor.

-Procedurile de rambursare și de despăgubire

Pentru a facilita exercitarea drepturilor pasagerilor, în întreaga Uniune vor fi puse la dispoziție formulare standardizate pentru cererile de rambursare și de despăgubire.

-Soluționarea plângerilor de către autoritățile statelor membre

În cazul în care drepturile pasagerilor sunt încălcate, acestora trebuie să li se garanteze o cale clară, accesibilă și eficientă de depunere a plângerilor. Pentru a asigura o aplicare riguroasă, acordul prevede că organismele naționale de aplicare a legii sau alte autorități competente trebuie să dispună de competențele necesare pentru a lua măsuri adecvate și pentru a descuraja în mod eficient încălcările.

-Asistența pentru persoanele cu dizabilități și pentru persoanele cu mobilitate redusă

Acordul consolidează drepturile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă (PMR), contribuind la asigurarea accesului egal la serviciile de transport în întreaga Uniune.

⁵ Sistemele de rezervare computerizată din aviație

Pasagerii cu dizabilități și PMR vor avea în continuare dreptul la asistență gratuită pe tot parcursul călătoriei.

-Standarde de calitate a serviciilor

În temeiul legislației existente, organismele de administrare a aeroporturilor, operatorii terminalelor portuare, transportatorii, întreprinderile feroviare și gestionarii de gară au obligația de a stabili și de a publica standarde de calitate a serviciilor referitoare la drepturile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă.

4.2.Parlamentul European

➤ **30 aprilie a.c., [rezoluția](#)** Parlamentului referitoare la asigurarea respectării Regulamentului privind piețele digitale (Digital Market Act) nu este specifică transporturilor, dar este relevantă pentru discuțiile privind guvernanta platformelor de servicii digitale pentru transportul multimodal (MSMS). Acesta evidențiază preocupările Parlamentului European cu privire la platforme online de servicii digitale care dețin o poziție dominantă pe piață (*digital gatekeeper*) și la practica auto-preferențierii care contravine principiilor concurenței loiale din mediul digital.

➤ **27 iunie a.c. [Raportul](#)** Comisiei pentru transport și turism referitor la [propunerea de regulament](#) privind drepturile pasagerilor în contextul călătoriilor multimodale recunoaște importanța unei experiențe de călătorie fără întreruperi pentru toți pasagerii, introduce măsuri de protecție cuprinzătoare, inclusiv responsabilități clare pentru transportatori și intermediari de a asigura redirecționarea, rambursarea și asistența în timpul perturbării și introduce sisteme digitale interoperabile de emitere a biletelor și protocoale standardizate pentru schimbul de date.

Cu toate acestea, se consideră că propunerea poate fi îmbunătățită prin includerea unor standarde mai clare pentru infrastructura accesibilă și comunicarea în timp real în vederea consolidării protecției persoanelor cu dizabilități și cu mobilitate redusă.

De asemenea, raportul propune măsuri de conformitate etapizate și programe de sprijin financiar pentru facilitarea adaptării la noile standarde. Pasagerilor cu bilete multimodale combinate ar trebui să li se garanteze drepturi echivalente celor care călătoresc în baza unui contract unic, inclusiv redirecționare și asistență în caz de perturbări. Totodată, raportul recomandă instituirea unui regim coerent de sancțiuni, armonizarea standardelor aplicabile organismelor naționale de aplicare a legislației și crearea unei platforme centralizate la nivelul UE pentru gestionarea plângerilor transfrontaliere.

4.3. Comitetul European al Regiunilor

➤ **8 octombrie 2024**, CoR a adoptat [avizul](#) referitor la crearea unui spațiu european comun pentru datele de mobilitate în care subliniază că ecosistemele digitale și spațiile de date pentru mobilitate sunt esențiale pentru planificarea transportului la nivel local și regional, în special pentru planurile de mobilitate urbană durabilă (SUMP). Datele interoperabile și sistemele MDMS contribuie la reducerea congestionării traficului, sprijină transportul public și încurajează soluțiile de mobilitate durabilă și partajată. Totodată, Comitetul consideră că autoritățile locale și regionale trebuie să aibă un rol important în guvernanta acestor ecosisteme pentru a asigura alinierea cu obiectivele de interes public, precum accesibilitatea, accesibilitatea financiară și sustenabilitatea mediului.

4.4.Poziții ale părților interesate

➤ În [documentul de poziție](#) din 2025, organizația *EU Travel Tech* susține obiectivul de îmbunătățire a călătoriilor multimodale, dar exprimă îngrijorări cu privire la modul în care este

concepută inițiativa MDMS. Organizația consideră că aceasta tratează în mod eronat actori diferiți ai pieței (OTA-uri⁶, TMC-uri⁷ și GDS-uri⁸) ca făcând parte din aceeași categorie de MDMS, ceea ce poate denatura funcționarea pieței și conduce la reglementări nepotrivite. În schimb, propune diferențierea între platformele MDMS integrate vertical și cele independente, cu accent pe asigurarea unui acces echitabil la conținut și pe promovarea unui ecosistem de distribuție competitiv, orientat către consumatori.

V. SITUAȚIA DIN ROMÂNIA

Cadrul general al transporturilor în România

- Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată⁹ reprezintă actul normativ de bază al sistemului național de transport, stabilind principiile generale privind organizarea, funcționarea și dezvoltarea activităților de transport rutier, feroviar, naval și aerian în România;
- Legea nr. 197/1998 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 19/1997 care a consolidat cadrul juridic general aplicabil transporturilor.
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2005 privind transporturile pe căile ferate din România reglementează organizarea și funcționarea sistemului feroviar național, precum și drepturile și obligațiile participanților la transportul feroviar.
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere stabilește cadrul juridic pentru efectuarea transportului rutier de persoane și de mărfuri, precum și condițiile de acces la piață și la profesie.
- Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian al României reglementează organizarea și desfășurarea activităților din domeniul aviației civile, stabilind drepturile și obligațiile operatorilor și ale autorităților competente.
- Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare stabilește cadrul juridic pentru desfășurarea transportului maritim și fluvial, precum și regulile privind navigația și siguranța acesteia.
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea *Sistemelor de Transport Inteligente (STI)* în domeniul transportului rutier și interfețele cu alte moduri de transport stabilește cadrul juridic pentru utilizarea tehnologiilor informației și comunicațiilor în transporturi, având ca obiectiv dezvoltarea unor servicii de mobilitate interoperabile, sigure și eficiente și facilitarea integrării diferitelor moduri de transport. Actul transpune [Directiva Europeană 2010/40/UE \(Directiva STI\)](#) și a fost actualizat recent prin O.G. nr. 4/2025 pentru a integra noile standarde europene privind digitalizarea, automatizarea și mobilitatea conectată.

În contextul transportului multimodal, această ordonanță este relevantă deoarece susține:

- schimbul de date între operatorii de transport;
- informarea în timp real a pasagerilor;
- dezvoltarea platformelor digitale de mobilitate;
- integrarea serviciilor de transport (de exemplu, planificarea unei călătorii care combină tren, autobuz și alte mijloace de transport).

⁶ online travel agencies (OTAs),

⁷ Travel Management Company (TMC)

⁸ Global Distribution System (GDS) este o rețea computerizată centralizată care conectează furnizorii de servicii turistice (linii aeriene, hoteluri, companii de închirieri auto) cu agențiile de turism. Acesta oferă acces în timp real la stocuri, prețuri și disponibilitate, facilitând rezervările automatizate între acești actori

⁹ Publicată în Monitorul Oficial nr. 552 din 11 noiembrie 1999

În urma ultimelor modificări legislative, eforturile de digitalizare și implementare se concentrează pe patru piloni majori:

Domeniul I: Servicii STI de informare privind traficul și mobilitatea (furnizarea de date în timp real despre drumuri și condiții de circulație).

Domeniul II: Servicii STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului.

Domeniul III: Servicii STI destinate siguranței și securității rutiere.

Domeniul IV: Servicii STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată (STI-C), facilitând interacțiunea securizată vehicul-infrastructură și vehicul-vehicul

➤ Lege nr. [202/2016](#) privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european reglementează normele privind dezvoltarea și siguranța transportului feroviar, în conformitate cu cerințele europene privind interoperabilitatea, siguranța și accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară. Actul normativ reglementează condițiile de acces ale operatorilor feroviari pe piață, acordarea licențelor, utilizarea infrastructurii feroviare și atribuțiile autorităților competente în domeniu

➤ Legea [155/2023](#) privind mobilitatea urbană durabilă stabilește cadrul juridic pentru un sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv în mediul urban și rural. Actul urmărește reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor și creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale. Planificarea strategică și operațională a mobilității se face prin [Planul de mobilitate urbană durabilă \(PMUD\)](#) care vizează acțiuni precum:

- a) creșterea siguranței tuturor participanților la trafic, în special a celor vulnerabili;
- b) promovarea mijloacelor de transport alternative și integrarea lor cu transportul public pentru reducerea poluării mediului;
- c) redistribuirea spațiului străzii prin împărțirea echitabilă a acestuia între transportul individual motorizat, transportul public și transportul nemotorizat;
- d) mobilitatea cu emisii zero în transportul rutier;
- e) încurajarea mobilității active pentru îmbunătățirea stării de sănătate a cetățenilor;
- f) asigurarea accesului facil și nediscriminatoriu la infrastructura și serviciile de transport, mai ales pentru persoanele cu venituri reduse sau persoanele cu nevoi speciale;
- g) asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri, inclusiv a unui program predictibil la orele de vârf și a prioritizării transportului public, inclusiv în intersecții;
- h) asigurarea unei rețele de trasee accesibile, sigure, directe, coezive, atractive și confortabile pentru pietoni și persoanele care se deplasează cu bicicleta către stații de cale ferată, noduri intermodale și stații de transport public, precum și către dotările și echipamentele publice din teritoriu;
 - i) dezvoltarea zonelor pietonale;
 - j) dezvoltarea infrastructurii, dotărilor și serviciilor pentru mersul cu bicicleta;
 - k) coordonarea conectivității la nivel urban și metropolitan;
 - l) dezvoltarea nodurilor intermodale și optimizarea conexiunii acestora în teritoriu;
 - m) promovarea transportului logistic ecologic;
 - n) minimizarea efectului de segregare și a impactului asupra țesutului urban și periurban a coridoarelor de cale ferată;

➤ Hotărârea Guvernului nr. 527/2023, privind aplicarea în România a [Regulamentului \(UE\) 2021/782](#) referitor la drepturile călătorilor din transportul feroviar.